马航MH370失联

十七天



陈功 著

MH370承载着239条生命神秘消失，全球关注，

引发多国海空联合大搜救。

一个人、一家智库的孤独信息追踪，

准确定位南印度洋，掀开航空业的重重迷雾。



中信出版集团 · CHINA CITIC PRESS

版权信息

书名:马航MH370失联十七天

作者:陈功

ISBN:9787508651033

中信出版集团制作发行

序

北京。

这是一个有2000万人口的超级大城市，人流和车流如潮汐般地涌动，清晨人们从四面八方向城市中心区集中，夜晚又从城市中心区向四面八方散去，日复一日，年复一年，这个城市始终存在这样的潮起潮落。生活在这个城市的人并不见得会在意这样的潮起潮落，他们仅仅是大潮中的一个人，如同大海中的一滴水，他们更为关心的理所当然的是自己的存在，自己的一切；但是当无数的人集合在一起，超级大城市这种有节奏的潮汐运动就会出现，驱动这一切的因素其实是他们自己，他们彼此的关系，他们共同的作用，构成城市生活的内在规律，形成了城市的斗转星移、潮起潮落。人就犹如大洋中的一滴水，只有伴随着宏大的洋流，才能环游世界。

一切自有关系，一切自有规律，这就是社会。

我在一家独立跨国智库机构从事管理和研究工作，这家机构叫安邦咨询（ANBOUND），商标中的主要部分是由我的英文名字构成的。这家研究机构创设于1993年，迄今已经有20余年的历史了，我是它的创始人。很多人不知道智库究竟是在做什么，其实很简单，智库就是社会运动的观察者。社会是一个名副其实的名利场，人与人之间存在着复杂的利益关系，驱使着人们互相之间做出各种各样的决定以及事情，因此观察各种各样的动态关系，人的关系、事务的关系，透过各种复杂而奇幻的表面现象，挖掘和发现各种各样的关系，解构信息和信息关系的秘密，就成为了一件富有使命感的工作。

让我讲述一个故事来满足大家的求知欲。

1799年，法军上尉皮耶·佛罕索瓦·札维耶·布夏贺在埃及港湾城市罗塞塔发现了一块石碑，这就是现在保存在大英博物馆中著名的罗塞塔石碑。在这块奇异的石碑上，自上而下刻有同一段诏书的三种语言文本，最上面是14行古埃及象形文[注]，这种文字已经失传了上千年，大家始终无法了解它们的意思。中间是32行埃及草书[注]，这是一种在埃及莎草纸上书写的文字。再下面的是54行古希腊文[注]，这种文字已经可以为现在的人们所了解和解析。

这块石头的重要意义在于，自从公元4世纪结束后，尼罗河文明就开始式微，人们不再使用埃及象形文字，其读法与写法都彻底失传了，此后虽然历代许许多多的考古学家和历史学家极尽所能，却一直解读不了这些神秘文字的结构与用法。直到1400年之后，罗塞塔石碑出土了，它独特的三种文字对照的写法，意外地成为了解码的钥匙，因为这三种语言中的古希腊文是近代人类可以阅读和解析的，这样学者们就得以利用比较分析的方法，通过熟悉的希腊文来比对分析这块石碑上其他两种神秘文字的内容，进而掌握那些已经失传的语言文字和文法结构。

19世纪初期的英国物理学家托马斯·杨（Thomas Young）成为第一个发现碑文中曾多次提及“托勒密”这一人名发音的人，于是他成为破解历史谜团成功的第一人。法国学者尚·佛罕索瓦·商博良（Champollion）通过分析罗塞塔石碑，成为世界上第一个理解到，一直被误认为是用形表义的古埃及象形文字，原来也具有表音作用的人。此后，古埃及象形文字之谜逐渐被层层剥开，1419个古埃及象形文字得以展示在世人面前。

从此以后，罗塞塔石碑就成为“破解秘密”这一智力游戏的代名词。而智库学者的研究工作，复杂性丝毫不比罗塞塔石碑的秘密逊色多少，只不过他们所面对的问题和挑战主要来自社会和经济环境，他们所要破解的是社会和经济运行的秘密，这是一种更为宏大、更为复杂多变的秘密，需要智库学者穷尽智慧去持续地挖掘和发现，他们是真实世界中的

考古者。

那么智库学者是怎样工作的呢？

智库的研究活动中，最关键的学科是信息以及信息分析。这不是学院派的研究机构，它的研究工作始终是动态的，尤其重在解析未来的趋势。而从现在到未来，各式各样的不确定性始终是个关键，你准确捕捉到现在的不确定性，就可以知道将来的风险和趋势。所以说，未来的变化系于现在的不确定性，而现在的不确定性并不好把握和发现，这就需要信息和信息分析。

世界变化多端，到处都是不确定性，如果随便找一个，那就是司空见惯的评论，虽然同样可能让很多人深信不疑，但并不会真正在未来趋势变化中表现出决定性作用。真正高价值的信息，真正会起到决定性作用的信息，是要通过发掘才能找到的，是要通过甄别才能发现的。这就要求信息分析学家像考古学家一样，拿着放大镜仔细端详，抽丝剥茧，去伪存真，去粗取精，持续跟踪，才能有所发现。

信息分析就是这样的工作，它不神秘，但也不容易。它像语文、数学、物理和化学一样，属于基础学科，哪个学科都会用到一点点，比如学科综述就需要信息分析的功夫，高等数学更是建立在逻辑分析的基础之上，但哪个学科也没有说它就是信息分析学，这是研究资源、研究对象和研究框架所决定的差异。社会发展、官方政策都需要对未来有所判断和了解，军事优势建立在对战略趋势的把握上，人们在投资和炒股的时候也需要知道明天的各种可能性，所以信息分析学的存在是有价值的，它的价值在于可以帮助人们实现各种梦想。

似乎这是一种迷人的科学？人们是否真的需要信息分析学的帮助？答案是：并不一定。

我们这个世界上的大多数人还是更习惯于戴着有色眼镜看世界的，

不过这没什么可懊悔的，如果你能够在现实中把握不确定性，那么你就总可以搬个凳子在前面坐等别人的到来。大多数人可能会寻寻觅觅，摸索着向前走，也许偶然会成功，更多的是到处碰壁，无奈之间，最终还是会发现，前行之路还是会通向你早已等待的位置。也只有到了这个时候，你才终于开始得到别人的承认。其实，中国的古人早已明晰其中的奥妙，很多古画诗赋中都能看到这样的情景：深山之中，弯弯曲曲的石板路蜿蜒向上，前面的山野之间隐隐有一个亭子，一位老者高高在上，端坐其间，于是你走上前去，倾听他为你指点迷津。

这是艺术，也是智库的境界。

社会是一个名利场，如果你面对的是一大群时刻竞争着、梦想自立为王的大猩猩，那你就必须要让自己成为珍妮·古道尔（Jane Goodall）那样的学者。愿意用38年的时间委身于原始丛林，过着比大猩猩豪华不了多少的生活，忍受着孤独的折磨，去观察，去思考，去讨论，去写作，去宣传，舍此之外别无他法。珍妮·古道尔获得过联合国所颁发的马丁·路德·金奖，这个奖项过去还有两位世界级的人士曾经获得过，他们分别是南非总统曼德拉和联合国秘书长安南。所以，珍妮·古道尔还是幸运的，世界接受了她的观点。与珍妮·古道尔相比，还有更多的智库学者遭遇的恐怕是世人的不信任，他们也许终生要在谜一样地深山中盘桓、寻觅。

这就是我的工作，谈不上令人兴致盎然，但也不会枯燥乏味。科学研究工作都是如此，在研究生涯的大多数时候，都是老一套的模式，除非偶然发生大事件才会打乱这样的节奏，而在我们的世界中，这样的大事件的确也是时有发生。

2014年3月8日。

马来西亚吉隆坡国际机场，MH370航班的客舱门已经开启，这是一架波音777-200型客机，是一种波音公司的宽体客机，机身宽敞。乘客

们已经开始陆续进入，10名机组人员开始忙碌起来。航班乘务长是安德鲁·纳里（Andrew Nari），49岁，已经在马航工作了25年。驾驶舱的两名飞行员也已经准备就绪，机长是扎哈里·艾哈迈德·沙阿（Zaharie Ahmad Shah），53岁，是一位资深老飞行员，有超过1.8万小时的飞行经验。副驾驶是法利克·阿卜杜尔·哈米德，只有27岁，正在完成人生大事——筹办婚礼。

客舱门关闭。这架波音777-200型飞机总共搭载了239人，来自14个国家和地区，还包括4名幼童，2名只有2岁，还有1名是3岁，1名是4岁。其中，来自中国内地的公民有153人。

0时41分，MH370开始加速滑跑，速度超过V1，拉高，起飞，冲上天空。

1时07分，驾驶舱向空管塔台报告：“MH370保持飞行高度350。”这个意思是，现在的高度3.5万英尺。

1时19分，吉隆坡塔台发出呼叫：“MH370，请联络胡志明市，频率120.9，晚安。”“好的，晚安。”驾驶舱回答。

1时22分，MH370从空管雷达上突然消失。飞机消失前的位置是北纬6°55′15″，东经103°34′43″。

一架载有153名中国乘客的飞机在太平洋上空神秘地失踪了，消息立即引发了中国的举国关注，一场中国历史上前所未有的海空大搜索，就此在太平洋展开。

我与很多中国人都没有想到的一件事情是，MH370起伏的命运在由此开始的17天中把我们卷入得有多深。它呼啸着从吉隆坡国际机场起飞，此后就一直在13亿中国人的记忆中飞行……

---

1. Hieroglyphic，又称为圣书体，代表献给神明的文字。

2. Demotic，又称为世俗体，是当时埃及平民使用的文字。
3. 代表统治者的语言，这是因为当时的埃及已经臣服于希腊的亚历山大帝国之下，来自希腊的统治者要求统治领地内所有的此类文书都需要添加希腊文的译本。

第一天，2014年3月8日

中国，北京，首都机场。

这是看似寻常的一天，T3航站楼里黑色的航班时刻牌引人注目地悬挂在旅客出口的位置，跳动的数字，揭示着航班的动态。准备乘机的人拖着带轮子的行李箱，经过天桥到达大厅，行李箱的轮子经过刻有横槽的大理石地面发出哗哗的响声。接机的人们翘首以待，虽然知道几乎不可能，但心中总是期待航班能早一些到达，能够早一些看到自己的朋友、亲人……机场的每一天几乎都是如此，机场的气味让人熟悉又陌生，这是一个过客的空间，忙忙碌碌的人群，来来往往，似乎永不停歇。

上海虹桥飞往北京T2航站楼的南航航班正在降落，飞机在8时50分加入进近程序。五边气流平稳，跑道清晰可见。机长命令“放轮，襟翼15”，一切按照标准程序进行。完成着陆检查单，机长心中默念了一遍复飞动作，脱开了自动驾驶。进跑道入口时，飞机状态稳定，距地面10英尺，机长柔和地收光油门，飞机平飘一段后顺利接地，刹车后走完着陆程序，然后滑行前往停机口，一切正常。

今天的北京早晨，雾霾稀薄，与以往那种雾气昭昭、空气呛人的天气不同，阳光还是顽强地透过薄薄的晨雾洒落在地面。地铁中，步履匆匆的人群依旧拥挤不堪，脚步声隆隆地奔上奔下站台。早春的北京天气还不算太热，伴随着列车的摇摆，人贴人挤在一起，还可忍受。四环路上，早已是车流滚滚，这个时间照例是要堵车的，喇叭声此起彼伏，忽左忽右，代表大家的心思早早进入了工作状态。

首都机场T3航站楼显示马来西亚失联航班信息。（该图片由CNSPHOTO提供）

城市的南部，一个高楼掩映中的小区，这是我喜爱的居所。不过，更准确的解释，这应是我的“办公室”，因为我在这里工作的时间远远超过在办公室工作的时间。

清一色的美式两层小建筑，多年来随着城市化，住客来来往往，早已是今非昔比，各家各户随心所欲地搭建，从简化版的天安门到想象中的古罗马，什么风格都有，建筑不断地伸展四肢，小区日益变得奇形怪状。不过，与周边的高大建筑和喧嚣的人群相比，这个密度不高也能接地气的小区，终究还是享有几分闹市中的宁静。我看重的就是这个，所以在这里住了7年时间。

早晨起来，这个时候不用照镜子也知道自己的一脸倦容。昨天夜里工作得太晚了，夜色带给人的宁静总是吸引着我，让我的思路更加清晰，工作更顺手，往往一做就做到很晚，只有当深深倦意彻底席卷了神经系统，我才会想到去睡觉。只是第二天挣扎起床的时候会有些困难，

这种时候就要靠各种美味的咖啡来振作精神了。我已经忘记从什么时候开始爱上咖啡的，慢慢地开始学会欣赏咖啡的香味，慢慢地也知道了巴西咖啡、非洲咖啡的不同味道。实际上，咖啡已经伴随我很多年了，颠沛流离的国外生活，有的时候一个人坐在咖啡馆，要来一杯咖啡，香味飞扬起来的时候，你的记忆也就随之回到了熟悉的家乡。也许就是从那些时候开始，咖啡就成了自己的忠实伴侣吧。

我端着一杯咖啡坐在写字台前打开电脑，眼睛盯牢电脑屏幕，一边浏览着信息内容，同时手指还敲打着键盘。这样的流程每天都在重复，这是我们这样的信息怪人每天清晨起床后必做的功课，浏览当天的信息，看看当天有兴趣的大事。很多时候，我自己也不禁怀疑，每天清早开始这样的寻找工作有意义吗？瞟了一眼桌上的罗伯特·库尔茨班的《人人都是伪君子》，书中一段话是这样说的：巴里·施瓦兹（Barry Schwartz）发现[注]，我们很多人就算知道收集某些信息是在浪费时间，但是仍然会这样做。回想一下你逛超市时，停在一排排香波面前犹豫不决，就像小鹿被车灯怔住了一样。原因是，人们往往要使自己的购物最优，即使最划算的商品比仅次于它的商品只好一点点。

皮特·托德（Peter Todd）的比喻要比巴里·施瓦兹的更有趣，他说在确定自己找到最佳配偶之前，人们总会不停地寻找，而结果都是悲剧。因为你用于寻找最佳配偶的时间越长，你获得的额外信息就越少。你得知道什么时候该停止寻找车位，现在的这个车位就行了，而不再去寻找下一个更好的车位。

知道自己要的是什么，很难！更多的时候，只能是寻寻觅觅，希望碰上好运气。一边心里这样想着，一边眼睛继续不停地过滤着屏幕上的信息。清晨的时间过得很快，现在该起身去喝一杯热一点的牛奶，开车上班的时间很快就要到了。

突然，桌上的手机发出了持续的嗡嗡声，这意味着有新的信息进来

了。于是拿起手机打开看了一下。手机屏幕上绿色的小框框里面只有一行简短的字："马航一架客机失踪。"

"马来西亚航空公司的客机，"心里嘟囔了一声，"这与中国有什么关系？"然后继续站起身来，准备去拿自己的那杯牛奶。刚走了两步，心里咯噔了一下，似乎有一个超级敏感的开关被打开了。

失踪，这是一个在民航事故领域不寻常的词汇。

于是三步并作两步回到桌前，重又重重地坐了下来，开始围绕"客机失踪"这个词汇进行信息检索。这个时候，屏幕上"客机失踪"的信息渐渐多了起来。

现在的信息时代，每个人都有自己的信息窗口。有的人在地铁里用手机看新闻报道，有的人则在追踪自己关心的八卦和美女，还有的人看的是小说和论文，当然还有不少的人只是不停点击手机屏幕上的各种游戏。各人有各人的信息窗口，人们始终黏在信息上面，仿佛每个人都是线上的一员，甚至自己就是线上的组成部分，离开信息已经无法存活，会怀疑自己的存在价值，这就是现在这个令人讨厌又欢喜的时代特点，有人称之为互联网世界。

不过，对像我这样以信息为生而不是玩玩的人来说，信息世界还有着其他的意义。信息是分层分布的，第一层是来自网络世界的普通窗口，扮演这个角色的是百度、谷歌、短信、微博、微信以及各式各样雪片般飞舞的流言蜚语以及新闻报道。第二层是专业讨论的空间，往往是专业部门的开放数据库、专业人员的论坛以及专业媒体的报道。第三层则是各种产业书籍、理论书籍以及严肃专家学者的论述，当然也会包括图书馆中浩如烟海的书籍。所以，信息的分布就像是一个金字塔，像我这样以信息为生的浪子，兴趣所在就是扮演一个信息丛林中的高明猎手，当众人在信息丛林中迷失的时候，自己却要凭着某种特殊的气味，某种可以做出判断的轻微痕迹，去追踪，去追寻，直到发现猎物。

现在，信息丛林中已经可以嗅到一丝不寻常的味道。

惨烈的民航事故是经常发生的，但民航事故中客机的失踪，彻头彻尾地失去踪迹，既没有坠毁报告，也没有撞击发生，更没有紧急的空中报告，静悄悄地、转瞬之间，在茫茫夜空当中失去了踪迹，这是非常罕见的。

联结到网络上的电脑屏幕，网络世界已经开始出现越来越多的“客机失踪”的消息，首都机场也开始传出令人不安的躁动。日子都是延续的，一天又一天，北京的清晨，往常大家关心的都是前一天延续下来的事情，但今天似乎有些反常，大家传递的信息，越来越多地与马航客机有关。很快，一条具有决定性意义的信息出现了：失踪航班上有150名中国乘客，这就更加非同寻常了。

要进一步了解这一切，必须尽快到办公室。我还需要更多的信息，动用更多的设备，还有更多的团队成员。在智库机构，你必须通过跟踪研究通常是有限的信息资源，判断趋势，做出结论，写出长的或是短的报告。我在这个行业里面已经工作了21年，我们这种熟悉黑箱作业的人始终迷信般地相信一个信息分析的基本原则：事实和逻辑就代表着理性。

北京的四环路，早已经成为城市中的神经通道，联系着城市的西面八方。

四环路上京沈高速入口处照例站着一位交通警察，他有点无聊地看着川流不息的车流，他的警车闪着警灯，就停在他站立处稍远的地方。京沈高速是连接北京与东北地区的交通动脉，车辆一向很多。正在执勤的警察清楚地看到远处，有的车辆走的是高速环路的应急车道，毫无疑问这是违章的，但早班时分，大家急切地都在赶路，都在与时间赛跑，他又能怎样呢？于是，他扭转头，眺望着东边的天空。东边是首都机场的方向，通常天气好的时候，一架连着一架正在降落的客机，白色的机

身映衬着蓝天，看着都是享受。该给人方便的时候，就得给人方便。对这位交通警察来说，这一天与以往并没有什么不同。

四惠桥向西，路边有几栋高耸的玻璃大厦，大厦顶部德意志银行的招牌在清晨的阳光中闪闪发光。

首都机场T3航站楼位于北京城的东北方向，那里是现在绝大多数国际航班起降的地方，马来西亚航空公司的进出港，也是在这个第三航站楼（T3）。T3不远处，则是首都机场的第一航站楼（T1）和第二航站楼（T2），这里通常是国内航班起降的地方，只有少数国际航班在T2航站楼起降。T3航站楼与T1和T2航站楼之间，有十来分钟的车程。

以T2航站楼为起点，向西有一条高速公路。这是北京修建的第一条城市高速公路，1993年建成，是北京第一条收费的高速公路，这条高速公路有19千米长，通向北京城市的中心。

早年间，北京首都机场的T2航站楼是城市地处郊区的机场航站楼，已经算是中国最早和最现代化的机场航站楼了。那个时候，只要出了机场，两边都是农田，也没有高速公路，都是那种普通的城市柏油道路，而且不宽，也不堵车。路的两边在春天郁郁葱葱，开满了迎春花，为北京这个单调的城市增加了一分情趣。当年我很喜欢周末没事找机会在这条路上走走，欣赏北京这个巨大城市少有的宁静和距离城市最近的乡村景色。

现在随着城市开发，这样的景色早已不见了。城市迅速“长大”了，乡村农田变成了成片成片的高楼，首都机场T2航站楼也已经与城市融为一体。现在沿着首都机场T2航站楼出来的这条高速路上，早已是车满为患，天天堵车。只要你稍微不注意的话，时间留得不够，很有可能会出现迟到和耽误航班的情况。

首都机场高速公路总共有8个出口，其中靠近机场的大山子出口，

附近有一批北京最早的合资酒店，这其中就有丽都饭店。这家饭店其实就是国外普遍存在的低档酒店Holiday Inn当时与北京的合资饭店。在中国的改革开放初期，北京的很多饭店都是国外合资的，这些饭店代表着时尚和潮流，里面有很多北京人也许也包括所有中国人没有看见过的新生事物，包括厚厚的地毯、服务员漂亮的服装、保龄球、迪厅、游泳池和其他娱乐设备，当然还有洋气的金发外国人。所以像当时很多的合资饭店一样，丽都饭店也是喜爱追逐潮流的北京人，尤其是北京年轻人爱去的地方。

我曾经写过文章也反复讲过的一个道理就是，城市化速度最关键，城市化的品质，是由城市化的速度决定的。你赶路走得太急，就不会顾及周边的很多相关事情，于是也就留下了很多的问题和缺陷。北京这座城市就是这样，随着中国超高速的城市化，发生了天翻地覆的变化，这种城市变化，有好的，有坏的；有令人赞叹不已的，也有为人所咒骂的，这是见仁见智的事情。总之，北京此后的高层、超高层的建筑日新月异，豪华级、奢华级的高档酒店层出不穷，人们的眼界大开了，像Holiday Inn这样的酒店已经完全不在眼里了，于是丽都酒店也就迅速地没落了，现在它在北京只是一个普通得不能再普通的酒店，但由于地处首都机场附近，位置不错，附近还有成片的住宅区，所以依旧还能维持。

沿着机场高速路一直向西，就是这条高速公路的终点：北京的三元桥。这里是北京的三环路，过去三环路是北京宽敞的外环路，代表着城市的现代化形象，但现在已经接近沦落到城市中拥挤的普通街道的地步。从三元桥向南，在三环路的两旁都是密集的高大写字楼群，这就是北京最早的城市中央商务区（CBD），令普通商业机构难以企及的高昂租金，导致CBD里面云集的大都是土豪级的各大金融机构。像银行、保险、证券公司、跨国公司等，都是北京CBD的老主顾。能够在这样的机构中工作的人，通常令人尊敬，受人敬仰，通常还有天文数字的收入，但这一切也不是轻松获得的。拥有这样地位的人，通常都要忍受惨痛的

求学经历折磨，再加上本人天资聪明，最好还要有良好的同学关系和师承关系，最重要的是你要有点背景，那样就能爬得更高、更快。我所认识的、打过交道的很多有地位的经济学家就是在这一带工作的。

作为智库学者，我是要经常跟经济学家打交道的。但这种交道并非是如常人所想象的那样，一帮教授级的学者坐在那里，轻声细语，文质彬彬，礼尚往来。地位和影响力的获得是需要竞争的，而且这种竞争也不那么讲究规则，在我看来倒有点像是美式橄榄球，经常需要贴身肉搏，并且肉搏的时候多于理性探讨的时候。如果你稍微沉不住气，就可能葬送经年累月好不容易取得的成就。所以，“经济学家”这个词的背后是一个竞争激烈的江湖，名人不是那么好当的。除了学术背景之外，大家都还得掌握点江湖上的奇门遁甲之术，功夫在学问之外，这就是学术江湖的潜规则。

从三环路的农展馆路口一直向西，走不了多远，就会来到我现在工作的地方——北京的三里屯。

这里原来是北京朝阳区的使馆区，大量的外国使馆云集在这里，再加上名扬四海的秀水街，廉价商品加上时髦女郎，使得朝阳区的这块地界，成为了在世界各国旅游手册上必然记载“到此一游”的地方，也是外国人到华旅游、经商、开会，必然要去的地方，因此这里总是外国人云集，三教九流人等，热闹非凡。

像这样的地方从来都是开酒吧的好去处，客流众多，而且还都是有时间、有精力、有金钱，正在到处找乐子，整天变着法想着解消沉闷、打发光阴的人，于是三里屯酒吧一条街应运而生。这样一来，三里屯就成为北京真正的热土，吸引着无数的浪荡客，也让北京变得多姿多彩。

可惜城市化这个东西一来，一切迅速变了样，急着趁城市化赚钱的建筑师们声称城市可以设计得更好，当然是按照他个人的想法来设计，也希望人们按照他的想法来生活，这样的“科学点子”加上官员们急于用

土地换资金，实现自己的梦，于是酒吧一条街被拆掉了一大片，留下的只是一隅，秀水街也面目全非，变成了普通的大商场。这个时候再要让外国人来写北京的旅游手册，恐怕出多少钱也没人愿意干了，只好自己来写自己看了。

现在的三里屯分成两部分，沿着大街，北边是消费娱乐区，南边是写字楼和办公区。好在三里屯Villge在北边的消费娱乐区建了起来，来自香港的投资者和管理者似乎从香港的拥挤中本能地知道，一个地方要想热闹起来，不是这么个干法儿，城市要有生命力和活力，就必须要有城市街道，要有邻里关系，要有人的接触和人的交际，这个道理简单到任何一个酒吧老板都能告诉你。于是一个模仿街道性质的多元化的商业综合体出现了，并且迅速成为了三里屯的时尚中心，事实上也成为了北京的活力中心。

在三里屯大街的南边，是一大片高耸的写字楼，有盈科中心，有三里屯SOHO，还有历史悠久的兆龙饭店，这些现代化的写字楼和酒店，引来了众多的跨国公司，改变了三里屯地区的面貌，让这个地区的道路拥挤不堪，也让这个地区充满了怀揣高学历证书，时而讲几句英文，念念不忘自己各种奇怪梦想到城市来寻金的年轻人。波音公司在北京的总部就在这里，它长期以来就安安静静扎根在盈科中心。没有人知道它在干什么，只知道它的生意很大，一架架波音飞机在中国的天空飞翔，让中国的天空变得像北京的交通一样拥挤，但波音公司依旧很安静，安静得令人奇怪。

安邦咨询的总部，也在这里，只是在远离波音公司的另一侧楼群中。

智库机构的办公室通常都很安静，人们都在办公室的电脑前伏案工作。智库机构的研究方式与学术机构不同，智库是以信息分析为基础、以跟踪研究为特色的研究模式，工作领域经常处于专业学科的黑箱领域，几乎就是一个不确定性的海洋。而常见的学术机构很多都是在白箱

领域，你可参考的现成研究成果总是有很多，学术理论的框架也是相对固定的，学术和知识的传承和脉络都是很清晰的。所以一个时点上的项目完事了，就可以转去做别的项目。信息分析工作则是持续的跟踪研究，经常要对一个感兴趣的问题持续跟踪研究几年甚至更长的时间，才能渐渐有所积累，有所归纳和总结。

所谓的信息分析，其实并非是可以浓缩于几本大部头书中的一个边界清晰的领域，它是数据库、资料的跟踪研究、田野考证、辨识逻辑，以至结构模型和模型之后解释工作的大汇总。这些工作模块有效地拼接到一起，实际就是一个有序运行的大系统，智库的信息分析人员按照一定的流程，就在这个时刻运转不停的大系统中工作。而这个大系统的建设质量有高有低，时间也是有长有短，这也就决定了智库研究的水平和能力。

智库的信息分析人员，在外人眼里来看，性格都颇为古怪，这是他们的工作性质所决定的。他们当然都是些善于思考的人，并且实际上也是以思考为乐趣的人，不少信息分析人员都还有着一定的社交障碍，他们更习惯于独立地观察和思考，喜欢在一个小范围里发表成果，喜欢做幕后的工作，喜欢龟缩在一个安静的壳子里面，所以没什么社会上的朋友，至少也不是那种交游广阔、热情奔放的人。

我平时在办公室里除了打电话之外，很少说话，当然会议、讨论和演讲的时候除外。由于今天来得格外早了一些，坐在外间办公室里高挑漂亮的女助手看见我疾步走进来有些吃惊，茶水从她双手捧着的茶杯中晃出来不少，她赶忙问好：“陈先生早啊。”我边走边嗯了一声，依旧沉郁着一张脸，只是从紧闭的嘴角边挤出来6个字：“今天可能有事。”

心累的人，总是话不多。做智库研究这20几年中，大风大浪见得多了，回头望去，几十年来，各路豪杰和精英们简直是“尸横遍野”，人也就养成了遇事不惊的习惯。女助手跟了我快10年了，恐怕这还是第一次从我嘴里听见“有事”两个字，所以心中可能不免略略抽紧，但她也没说

什么，只是静悄悄地站了起来，倒了一杯茶送到我的写字台前。我则像往常一样头也不抬地嘱咐了一句：“技术部门的人来了，要立刻告诉我。”女助手轻轻地说了一声“好”，然后立即回到座位上去打电话。

我平静了一下心情，顺手点燃了一支烟。

我属于那种不知道该如何定义自己的学者，我是经济学家，因为我研究经济和产业问题，并且一研究就研究了20多年，也写过几本经济方面的书；我是信息分析专家，因为很早我就开始带研究生了，教过信息分析的课，为新华社等机构做过培训，还作为作者而不是翻译者，写过几本信息分析的专业书籍；我是公共政策问题专家，因为我更多的时间，为了项目的进行，还是要泡在各级官员堆里，整天与公共政策问题打交道，毕竟这是在中国，什么事情最后只有转变为公共政策，才能见到成效；我可能也是一个令人奇怪的城市学者，研究城市是我的乐趣也是主要方向之一，我有一大帮交往了十几年的建筑师朋友，从院士到总师都有，我见过世界上很多的城市研究权威，从彼得·霍尔到萨森，我走过70多个国家，去过三四百个城市，驾驶越野车穿越过中国几乎所有的沙漠，也进过无人区，并且活着出来了；当然战略和地缘政治问题，也是我的主要研究方向，战略通常是个莫测高深的领域，装神弄鬼的时候比较多，但在我眼里，这只是一个代表着高层与宏观的概念，与未来、趋势和拐点关系比较大。也许是沾了战略研究的光，我进过几次中南海，也见过几位中央领导人，他们中有些人依旧健康地活着，有些人现在还是领导集体的核心。虽然如此，我对自己的定位很清楚，永远只是一个学者，属于那种能够在关键时刻帮点小忙的学者。

所以总的来说，我真的不知道该如何定义自己，也许一个智库学者的定位，就已经足够代表一切了。

互联网时代，是一个讲究包装的时代，因为没人有时间详细分辨江湖中的是非，这就给各式各样的“包装行业”留下了极大的发展空间，但我绝对不是那种自诩非凡的人。我曾经戒烟5年，还是那种一跺脚就戒

了的主儿，但戒烟之后胖得厉害，对我来说，减肥的战斗比戒烟要艰难多了。一看不行，脂肪肝出现了，心脏也出现了点问题，再加上事务繁多，戒烟年之后又复吸了，但体重也随之减轻了20公斤。现在每天清早来到办公室，点燃一支烟，喝上几口茶，让一天到晚紧绷的神经飘一会儿，已经属于是享受了。不过今天的情况显然不同，根本没有那个心情，于是吸了几口就掐灭了香烟，伸手拿起了电话，决定先跟研究部门的负责人谈一下，看看他对失联飞机了解了多少情况。

安邦的研究团队分成几个组，说是研究小组，但其实每个小组的人员比很多公司的人都多，但习惯成自然，大家也适应了这种规模很大的小组。负责趋势判断以及消息最灵通的是我们的宏观组，他们的负责人是整个研究团队的“头儿”，也是我搭档了十几年的老朋友。

我在电话中毫不寒暄，直截了当地问：“马航客机的事情，你还知道多少信息？”他回答说，现在知道的不多，只知道其中有100多位中国乘客。他也注意到网络上有关的信息开始增多，注意到这个航班失去联系的人也开始增多。我立即简明地指示，马上同马来西亚安邦取得联系，看看他们那边是否知道更多的消息。

安邦咨询是一家规模很大的中国智库机构，它的机构分布在我国的北京、香港、成都、重庆、杭州、深圳和上海，而近几年又在马来西亚开设了分支机构，还建成了一个全球性的研究伙伴网络，最终在不知不觉之间，成了一家不折不扣的源自中国本土的跨国智库。

当时在设立马来西亚安邦的时候，马来西亚的政府高层非常重视，贸工部长拿督莫斯塔法博士，非但亲自单独接见了我，而且还亲自详细安排和落实了各种开办计划事项，并且指示马来西亚驻华大使馆以及马来西亚的相关机构一定要密切配合，确保安邦咨询能够顺利走完开办程序。后来安邦咨询在马来西亚设立分支机构的计划一帆风顺，与拿督莫斯塔法博士的全力支持有很大的关系，而安邦咨询也因此与马来西亚国内的官方统计部门以及各种大学和研究机构建立了广泛而良好的合作关

系。

现在到了用到他们的时候了，我在心里暗暗想道。

门外传来短暂的敲门声，IT技术部门的负责人风风火火地闯了进来。他是编程的高手，性格直爽，开口就是一句：“老大，找我什么事情？”

我略一皱眉，我从不喜欢人家用江湖的方式称谓自己，但IT人就是这样，他们随便到以为整个世界都是可以编程和设计的。

现在的IT人事实上已经成为人类中的异类。老北京人通常都能从大街上行人的行头，分辨出他们的职业。如果个子不高但是西装革履，打着领带，那么他很可能是一个地产销售经理；如果留着短发，穿着整齐的白衬衣和夹克衫，并且经常一个人打头几个人走在一起，那他们很可能是外地来京的干部；但如果其貌不扬，衣着随便，但总是昂着头赶路，又背着一个电脑包的，那么他很可能就是一个IT人。

我对IT人的工作和生活其实是很有些心向往之的，事实上我也曾经是个IT人，编过10年的程序，搞过软硬件，玩过操作系统。搞技术开发的IT人，随意逍遥，晚睡晚起是很常见的，神一样的日子，神一样的人，因此这是一种我最向往的逍遥和意淫。我很清楚地知道，IT人所有的三大乐趣：骂领导，骂外行，编排别人的人生。

不服还不行。

现在当然也不是讲这些个东西的时候，于是我只简短地吩咐道：“立即启动波音系统，建立一个新的窗口，跟踪马航370航班事件的进展。”并问道：“什么时候能搞好？”他回答说：“中午之前吧。”

“尽快。”我催促道。

此时，电话铃声大作。

拿起电话，宏观组要汇报与马来西亚安邦的沟通情况。

“马来西亚官方没有任何表态，但社会传言很多，情况现在很乱。”电话的另一端在转述马来西亚当地的情况。

任何一个研究团队，团队的领导都必须时刻清楚地控制工作秩序，我于是指示他，在官方消息出来之前，马来西亚安邦团队要尽快动员起来，将注意力集中在社会信息方面，尽量多地了解情况。

只有信息尽量实现覆盖，才能有利于做出判断，这是信息分析的常识和规则。

放下电话，又拿起手机，这段时间中，手机的振动不断，信息不断地涌入，很多都是有关马航370航班的，当然没心没肺，整天在微信中发段子、胡乱扯的人还是有不少，而且这种人什么时候都有。我很快地浏览着手机上的信息，同时点燃了一支烟。

仅仅是半天不到的时间，安邦投入搜寻马航370航班的团队成员就已经达到了几十人的团队规模，地理上也跨越式地联结了中国和马来西亚，只是这些人在技术上未必都清楚真正的目标是什么。

事实上，我现在也不知道。

三里屯大街，现在还是早晨，但衣着时尚的青年男女，已经像往常一样越聚越多了。我站了起来，走了几步，活动了一下有些麻木的腿脚，眺望着窗外。看着年轻人拿着手机，端着星巴克咖啡，步伐轻快，不禁心中暗想，自己做这一行的年纪是不是有点大了。

电话铃声又紧促地响了起来，这是技术部门打来的电话，“波音系统”的窗口已经建好，可以使用了。这些家伙的手脚真够快的，我暗

想。

转身回到写字台前，打开电脑，设定好一连串的地址，“波音系统”立即弹了出来。伸手抓起电话，接连拨了几个电话，连续做出安排，要求研究团队在“波音系统”跟上，提供更多的信息。

这个系统是安邦咨询内部的一个通常不开放的跟踪研究系统，是专门针对大事件的。每当有大事件发生就会启动，系统很简明，但很有效，最重要的是，经常用于判断的时间关系可以看得很清楚。任何一个智库机构，要是没有各式各样的数据库系统支持，要是不会利用各式各样的开放系统，那就基本无法有效开展工作，等于是胡猜、乱想，或是只能做点跟风评论，结果自然会很可笑。我经常爱讲一句后来流传得很广的话：“即便你是个神，你也不能只靠理论推断去决定政策，上帝还要降临凡世呢。”

这个“波音系统”，每弹出一条新的信息，就会发出一声“叮咚”的声音。很快，波音系统中的信息弹出声就连在了一起，响成了一片。

我现在只能观察，沉默地注视着系统的信息，内心紧张地过滤着翻涌而出的这些信息，构想并且评估着它们之间可能存在着的逻辑发展和背景关系，跟踪着可能的演变趋势。

9时00分，中国民航局发布消息，MH370航班一直未与我国空中管制部门建立联系或进入我国空管情报区。

9时30分，CNN（美国有线电视新闻网）报道说，月日消息，马来西亚航空公司表示，一架载有239人的波音777-200客机与他们失去联系。这架飞机上载有227名乘客，其中160名中国人。同时，马航高级官员在接受CNN访问时表示，本次航班配有7小时航油，他们相信到目前为止，飞机航油已经耗尽。目前，该机已经失去联络7个多小时，马航目前对飞机位置完全没有头绪。

9时40分，正在忙于“两会”新闻发布的外交部发表声明说：得知这一消息，我们感到非常忧虑。我们正在同有关方面联系，设法了解核实有关情况。中国外交部、驻马来西亚使馆和驻越南使馆已启动应急机制，全力做好相关工作。

10时49分，中国交通部宣布派出两艘搜救船前往中国南海搜救。

11时50分，马来西亚安邦传来信息，“昨日下午从北京回到马来西亚的乘客说，全程无异常”。

11时52分，马来西亚安邦询问：“一个长期投资中国的商人声称有特别的见解，但要求身份保密，可以吗？”

我立即启用另一个旁路系统告知“可以”，但请尽快汇报结果。

12时17分，系统显示，“航班全程天气无异常”。

12时53分，“波音系统”传来信息，马来西亚体育部长发表讲话，“希望国人不要散播未经证实的传闻”。

时间过得很快，转眼就到了中午时分，女助手送来午餐和咖啡，但现在根本没心情吃饭，只是胡乱扒了几口，眼睛始终盯着屏幕。

其实，安邦的咖啡很有名，北京很多文化圈的人士都借口讨论问题凑到这里来喝杯我们的咖啡。信息分析人员和研究人员的生活很紧张，工作时间很长，节奏很快，有的人又不抽烟，所以一杯口味上佳的咖啡就是很好的生活调剂。

在我的办公室里面，还有几块大电视屏幕，可以随时看到国内外的新闻。过去这些新闻都是领导讲话和视察行踪的报道，而现在各方报道的消息已经开始渐渐集中到“马航370航班”上面，显然消息灵通的传媒界人士都有了兴奋点，但还是不清楚事情的来龙去脉，于是新闻报道的

焦点都集中在两个字上：失联。

12时56分，马来西亚传来正式的消息，马来西亚总理纳吉布发表正式讲话，承认马航370航班失联。

13时01分，紧接着马来西亚交通部长希沙姆丁发表讲话，“希望乘客家属保持冷静”。

13时01分，CNN发布新闻称，“已经确定马航370航班坠毁在越南胡志明市以北100千米处。因当地下暴雨，民众还以为是陨石坠落。当地是山地，搜救工作很难展开，初步估计机上全部人员已遇难”。

13时01分，越南官方消息，否认“马航370航班坠毁在越南胡志明市的山区”。

1时03分，首都机场传来消息，“首都机场T 航站楼的乘客家属悲伤已失控”。

看着这些接连不断送达的信息，心情就更加凝重了。

凶多吉少。

北京三环路上一辆疾驰的商务车里坐着央视的一位著名女主持人，她也是在中午时分被台里紧急召唤去上班的，而在路上她就已经知道了马航370航班失踪的事情。本来她今天心情不错，准备要好好打扮一下，前几天买的一套浅灰色Hermas服装，还没来得及穿出去亮相，今晚正好有一个派对可以穿出去让几位夫人级的闺密点评一下，配上自己的圆顶帽子，一定能凸显自己的文雅气质。

她不属于那种妖艳类型的女人，但她的身材姣好，学历很高，所以她追求的是那种“知性的性感”。

伴随着一串清脆的高跟鞋敲击地面的响声，她走进了空间宽敞但依旧拥挤不堪的办公室，迎上来的主任没等她开口，就塞给她厚厚一沓打印纸，告诉她要主持马航370航班的特别节目，同时还告诉她，几路记者已经派出去了，消息还会源源不断到来。“这么急啊。”她有些不情愿地扭动着身子，就近找了个空位子坐了下来开始翻动着资料，一时似乎还没有找到感觉。

2014年春天，是一个多事之春。

每年春天的这个时候，大致上从3月初到3月中旬是全国人大和政协“两会”召开的时候，很多会上的讨论都透露着未来的秘密，因此一向为新闻界和社会各界所关注，今年也是如此。十八大之后的这次“两会”，毫无疑问将会继续聚焦改革问题，人们期待看到新政策的推出，也要看看反腐的新进展和方向，更要看看利益相关各方的说辞和趣闻。所以，每年的“两会”都很热闹，过去是全国记者跑“两会”，现在几乎是全球记者跑“两会”，各路人马云集北京，都是在跑“两会”，跑新闻，跑故事。电视、报纸、网络的新闻报道，几乎毫无例外地都是以“两会”为重点，做着信息轰炸。而今年的“两会”上，还有一个中国以往政治历史上从未有过的事情——全国政协会议在开幕的时候，全场为前不久发生的昆明恐怖事件中的遇害者默哀。

昆明暴恐事件，对中国人的冲击和影响是很大的，中国社会大众也是由此以后才知道，原来并非只有美国人才会遇到“九一一”事件，恐怖袭击活动的影响和冲击是全世界的问题。

3月8日当天，头版的大标题是：《习近平、李克强、张德江、俞正声、刘云山、王岐山、张高丽分别参加全国人大一些代表团会议的审议》，在头版右下角的位置，有一篇文章，标题是：《深化改革需要“她力量”》。全版没有任何有关MH370航班失踪的消息。当天，绝大多数中国报刊新闻都没有就马航370航班失踪的事件做出反应，更没有什么高价值的信息。

正如后来一位记者所说的那样，消息还都在路上。

我继续扫视着屏幕，全神贯注地看着信息沿着时间轴向下流淌。CNN的报道可以首先否定掉，可以判定这是一个虚假信息。事实上，我自己就飞过这条航线，清楚地知道航班会沿着越南的海岸线在太平洋的洋面飞行，远处海岸线的灯光只是隐约可见，而且无论是从中国起飞的航班，还是从吉隆坡起飞的航班，到了越南这里都已经是处于巡航高度了，距离山地很遥远，在越南山区坠毁的可能性微乎其微。

13时03分，马来西亚航空公司的首席执行长表示，飞机失踪前没有发出求救信号。

13时04分，马来西亚官员透露，370航班上的燃油储备只有2小时。

这个信息提醒我注意到燃油储备会是个大问题。当大家的注意力都集中在航班失联之际，储备油料就是大问题，如果仅仅是失联，而燃油储备足够的话，那么搜救还会有希望，乘客活着的可能性就会增加。一般来说，各家航空公司的燃油政策是不同的，有的储备油料多，有的储备油料少，但每一个航班，每一架飞机，都必须要拥有一定的储备燃油。从时间关系来看，马航在中午时分提出燃油储备的问题，实际可能是在巨大压力面前，为大家创造一点希望，为客机的搜寻提供一点支撑。不过，另外一个不幸结局的可能性也要思考，马航这样的危机政策是否明智？希望，能够转化为现实吗？

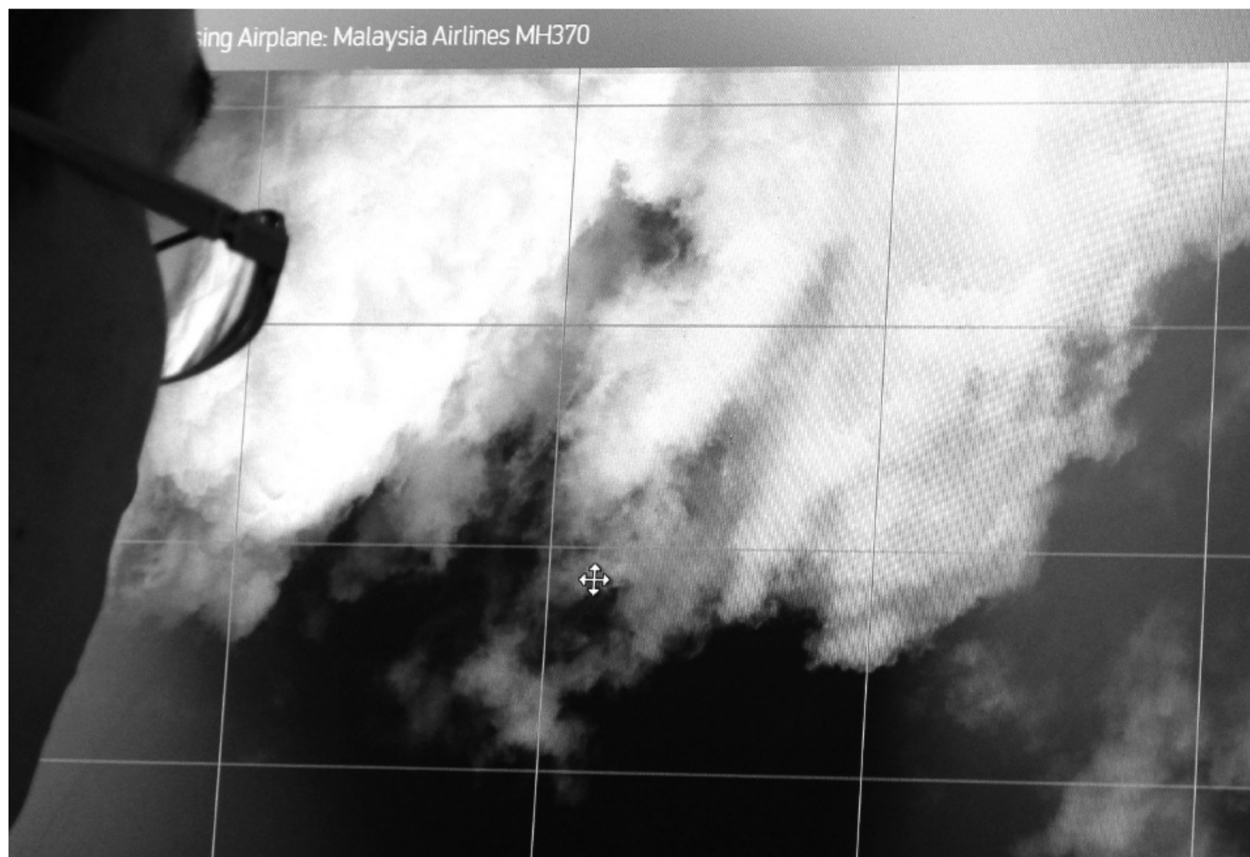
13时08分，“波音系统”弹出一则关键的信息：马航370航班中包含有一位新疆画家在内的24位画家组成的一个中国艺术家代表团。

就在不久前的3月1日，云南火车站刚刚发生了一起新疆人有组织砍杀内地人的恐怖事件，造成了大量伤亡，互联网上大量血腥的现场图片，对青年男女原本脆弱的神经冲击很大，很多人对此记忆犹新，互联网上，当时蜡烛符号就不够用了。现在，这样的信息曝光出来之后，将

会造成什么样的影响？果然，这一消息被新闻界捅出来之后，很快网络上铺天盖地的都是对乘客中新疆人的猜疑和咒骂。马航370失联的新闻报道和互联网注意力，很快被全面导向了恐怖袭击的方向。

世界永远是分成两层的，大众层面和专业层面。

在大众层面，网络世界这个时候已经开始陷入狂乱的状态，铺天盖地的咒骂和声讨已经覆盖了一切。各式各样的猜疑，配合无底线的想象力，已经形成了一种氛围，人为拟合出来一种情景，故事情节越传越像是真的，似乎铁定就是新疆人所为。而顺着这条线路想象和发展下去，已经有越来越多的人感到恐慌，如何才能防止自己跟新疆人共同搭乘一个航班？难道今后要将新疆人彻底隔离吗？



志愿者通过卫星数据图像搜寻失联飞机。（该图片由CNSPHOTO提供）

也许是情况过于严重而接近失控了，下午两点多，央视新闻官方微博罕见地发出倡议：“请不要用微博、微信等社交工具转发主观臆测、

麻木不仁、随意攻击的帖子，乘客家属和朋友也在用微博等获取信息，不要给他们造成更大的感情折磨和精神压力。我们一起为个生命祈祷！”

这条微博上的呼吁得到23万多网友的响应。

在专业层面，职业的信息分析专家不可能像普通大众那样仅仅凭某一两个信息就盖棺论定，真正具有价值的信息，一定要符合信息关系的逻辑。我已经看到了CNN这样跨国知名媒体的慌乱和错误，也了解失联事件被导向恐怖袭击的背景、原因和时点。应该思考的问题是，新疆人在这一事件中所扮演的角色，涉及恐怖袭击的可能性有多大？而这样的信息辨识，实际用不了多长的时间。

一般来说，恐怖袭击者都是有组织地活动，而有组织的活动与个体袭击者的自由行动大不相同，他们的行动都是经过精心设计的。在这种时候，恐怖袭击者通常都不会轻易暴露行踪，不会参加公开的活动，以避免在某一个环节上曝光、出错，让整个行动泡汤。而这个画家代表团在马来西亚有着大量的公开交流活动，而且时间还不短，行为模式方面就存在着巨大的差异，因此那位新疆艺术家是恐怖袭击者的可能性非常小。

13时16分，马来西亚方面的消息说，马来西亚社交媒体和民众对于客机失联的揣测都是恐怖袭击，甚至已经引发马来西亚企业和投资者心中的普遍恐惧。他们甚至认为，正是因为中国对新疆采取了高压政策，所以恐怖袭击才会发生在马来西亚。我心想这简直是无稽之谈，完全是胡乱扯！

13时18分，网上谩骂声一片。

13时22分，现在最大的问题是气象因素，如果遭遇极端天气，在分析上就可以简单化，因为这是一个简单而直接的顺序结构，指向就是天

气导致的空难。所以我要求调查天气预报，航路上是否有雷阵雨？

事件中的信息场(注)，就是一团乱麻，不但是一个秘密的黑箱子，而且往往还是一个有人故布疑阵的黑箱子，要在这样的一团乱麻中理出头绪，找出证据，也不是那么简单的事情，所以每当有大事发生，总是有太多的事情要做。

在以往的重大事件中，尤其是像“九一一”事件、汶川大地震、“非典”或是禽流感事件，当然也包括这次马航370航班的失联，只要是出现涉及面广的公共事件，尤其是进行时态的大事件，那都是谣言和传言的极佳背景平台。信息的涌动立即就会像大潮般席卷而来，信息分析人员这个时候反倒像是风雨飘摇的小船，被冲得东倒西歪，不断地被指向错误的方向。这个时候能不能冷静、客观、持独立性，并且坚持下来，就直接关系到信息分析的结果。

你既不能随波逐流，人云亦云，也不能乱了方寸，什么都看，什么都信，能够依靠的只是日常的知识积累，集中注意力追踪几个主要的可能性，将其作为主要的研究方向。我思考着拿起一支铅笔随手在便笺本上写下了几个关键词：恐怖袭击、天气、故障、劫机、解体、救援……所有这些谜一样的事情，各种可能性，万千种情景，都要通过信息分析一一寻找证据来破解。

官方信息。新华社，总部在北京的宣武门，这里是北京的中心区。原来的新华社只是一栋白色的高大建筑，后来不断扩大，已经发展成为了一片建筑群。

新华社是一个异常庞大而复杂的机构，它成立于1931年11月7日，迄今已经有80多年的历史。按照过去披露的信息，新华社有工作人员13000多人。总社设有11个管理职能部门、10个采编职能部门、20个直属单位。在全国除台湾省以外的各省、自治区、直辖市以及香港特别行政区、澳门特别行政区设有个33分社，在全国20个大中城市设有支社或

记者站，在中国人民解放军、中国人民武装警察部队设有分支机构；在中国香港、墨西哥城、内罗毕、开罗和布鲁塞尔分别设有亚太、拉美、非洲、中东和欧洲5个总分社，并在100多个国家和地区设立了分社。

这是一个有着惊人规模的庞大机构。

在信息领域，新华社毫无疑问是中国老大中的老大。它已形成多渠道、多层次、多功能的新闻信息发布体系，每天24小时不间断用中文、英文、法文、俄文、西班牙文、阿拉伯文、葡萄牙文和日文种文字，向世界各地播发文字、图片、图表、音频、视频、网络、手机短信等各类新闻和经济信息产品，用户总数高达数万家。据说新华社每天平均会播发文字新闻信息11000多条，图片900多张，音视频新闻20余条。它还编辑出版了20多种报刊，主要有《新华每日电讯》《参考消息》《经济参考报》《中国证券报》《上海证券报》等。新华社是许多国际新闻组织的成员，同世界100多个国家和地区的通讯社或新闻机构有协议关系，可以交换新闻、人员和技术。

这是一个信息的海洋。只不过目前这个信息巨人，显然受到国内政治活动的牵引，注意力集中在“两会”报道上，也许正是因为这个原因，它在马航MH370航班上的作为并不如我想象中的那样大。

13时26分，新华社发出的第一条引人注目的快讯是，越南媒体3月8日报道说，越南搜救人员当天在越南南部金瓯省西南120海里处发现马来西亚航空公司吉隆坡至北京航班失联的客机信号。

很显然，时间关系清楚表明这是一条被越南媒体转引并略加修饰的错误信息，它源自CNN的报道，而新华社的再次引用，进一步扩散了这一错误信息。而同样的错误也在马来西亚激起波澜，“波音系统”传来的马来西亚信息声称，掌握到越南媒体的消息，有失联客机的信号发自越南的富国岛。

事情变得越来越玄了。

信息总是这样，如果是一种ABC的顺序结构，很简单地从A点发展到B点，最后在C点结束，那么这将是直白的，非常枯燥无味的。可能除了少数专业人士感兴趣之外，大家的注意力都不会在这种事情上面，每个人在心里都会说，“我就知道是这个样子”。但如果从A点到B点发生了转向或是转折，事情并没有像大家想象的那样，发展到B点，这样的事情就会发展为故事，就会吸引非常多的为讲故事而生的行业人士，比如媒体和新闻机构。至于转折点非常多，可能性非常多，能否驾驭、能否逼近真实的判断和推导，那也将会是另一回事，因为这通常大大超越了媒体以及普通人的能力。

有的时候，可以讲故事，但故事却有可能被越讲越乱，完全失去了逻辑，每个人都被卷入进去，难以自圆其说，又在努力自圆其说。

首都机场的平静和有序早已被打乱，很早就启动了所谓应急预案。开始的时候，T3航站楼出口处，准备迎接马航MH370航班的人，聚拢得越来越多，像平时一样，有人拿着接机牌，有人捧着鲜花，准备迎接亲人或是朋友。早上8时40分，接机人群中有人惊呼：“出事了！”有人举着手机给周围的人看，手机上的短讯称，马来西亚航空证实一架载有239人的飞机失去联系，目的地是北京。

人群骚动起来，人们纷纷掏出手机搜索信息，还有人不停地拨打电话。乘客家属抱有期待，但却又惊慌地获悉，机上燃油或已消耗殆尽。这些人来自全国各地，而且几乎无人愿意相信自己亲人已经离去，悲伤、哭闹和围观使得首都机场不得不试图安排家属先进饭店等待进一步的消息，以便恢复机场秩序。

正在召开的万众瞩目的“两会”，本来是以严肃认真著称的，人们期待看到国家大事的结果和方向，而且在喜欢听故事的中国人心中，“两会”就是最好的“大故事”。但今年的“两会”，罕见的情况出现了，3月8

日上午举行的“两会”外交部长记者会，央视的记者会直播数次被打断，插入失联客机的最新消息。而外交部长王毅也被当场反复询问MH370失联的问题，王毅外长表示，他对此事件很揪心，祝愿每一个人都能平安，外交部已经在全力了解情况。

众所周知，外交部常用外交辞令中的口头禅就是“了解情况”，通常没人傻到当真在隔天去追问结果，只是这一次不同，外交部“了解情况”是真的。

从北京东部的三环路向西不远就会进入二环路，外交部就位于北京二环路上朝阳门桥的旁边，这是一栋很大的气势宏伟的半月形大楼，外形有点像中国宋代的官帽，中间主楼方正高大，两边翼楼相对低矮。中国人喜欢凭外表看人看事，很多人据此也想象外交部的能力一定超群，实际情况却相反，外交部长期困扰于人手不够。大楼虽大，人数虽多，但无奈外交部的工作面极为广泛，在很多细节上根本无暇覆盖，只能是去了解。比如几个关键的部门，虽然来自世界各地的各路信息如雪片般地飞来，但实际能够去处理这些信息的人可能只是一个处的几个人而已，看都不可能看全了，更别提对信息进行有效分析和处理了，所以外交部也有自己的苦衷，一切并非尽如人意。

事实上，中国的外交部今天为了MH370的失联，也的确开足了马力，只是他们更多的工作，是在了解、联系、沟通、安排和落实。整整一个下午的时间，外交部都是在部际联席会中度过的，公安部、交通部、民航局等相关单位都在外交部的策动下提供自己掌握的信息，分享情况，进行判断。而被“两会”女记者大赞“很帅”的外交部长王毅，也在记者会后立即飞奔赶回外交部去了解情况。

疲于奔命的还有记者。

采访“两会”的亚洲通讯社社长徐静波也在疲于奔命，他后来写道，他是在“两会”记者会上的现场获得的“动静”，说马来西亚航空公司驻北

京办事处将在丽都酒店与乘客家属会面，并将举行记者会。他立刻打车直奔丽都酒店，据说这家酒店向来就是马来西亚航空公司成员固定下榻的酒店。

他赶到丽都酒店才发现，“两会”新闻中心仿佛已搬到了这里，记者们胸前晃荡的几乎都是“两会”的记者证。

很快，有记者朋友就认出了他，对他说：“徐老师快上二楼，那边儿有乘客家属。”等他噌噌噌跑到二楼，才发现这里已经是人山人海。摄像机、拍照机、智能手机，都举过了头，对着门里头猛拍，里面不时传来“我的儿啊，儿啊”的哭声，现场也没有警察和保安。由于小会议室里面已经挤得密不透风，他看到一名记者有一个小梯子，商议一番之后，总算答应让他上一次，这就让他得以爬上小梯子举起相机看到了里面的情形：除了一堆麦克风和录音笔，马航的人一个都不在。本来说好是13时30分举行的记者会，结果几回推延，很多进不了会议室的人只好在外面喝茶等待。

不知是谁，忽然在现场看到两位棕褐色皮肤的男女走来，估量着是马来西亚人，马上前去发问。两人神气凝重，但听不懂中文，正在改用英文对话中，这事儿猛然被守候的记者群发现，立即引发了一阵纷扰：“马航职员来了！”几乎所有的摄像机都猛扑过来，直到又有人说：“看他们穿的衣服，不像！”围堵了一阵子才知道：他们是马来人，有亲朋也在这架飞机上。

快到下午2时30分了，猛然间记者都在往外跑，说是“记者会开始了，在家属们待的那一栋楼里”。顷刻间，所有的记者开始了马拉松角逐。等到徐静波赶到会场时，又早已是人墙高筑。恰好碰到一位酒店职员，徐静波问他：“有没有路可以从边门进会场？”他说：“穿过厨房可以走。”徐立刻直奔厨房间，从厨房间的边门钻了进去，而且一进门就站到了马航代表的身旁，而他正在用英文宣读新闻稿。

徐静波一眼瞥见马航代表翻译的手中拿着中文新闻稿，赶快拿出相机拍了下来。里面的信息主要是这样几条：

第一，来自越南的消息称，MH370客机已在越南的Nanming地域下降，我们正在和有关政府证实消息的真实性。

第二，航班上共有239人，此中包括227名乘客（2名婴儿）和12名机组成员。

第三，乘客的国别和人数是：中国内地152成人和1名婴儿、马来西亚38人、印度尼西亚12人、澳大利亚6人、法国3人、美国3名成年人和1名婴儿、新西兰2人、乌克兰2人、加拿大2人、俄罗斯1人、意大利1人、中国台湾1人、荷兰1人、奥地利1人。

第四，这一航班是与中国南方航空公司的代码同享航班。

第五，机长的名字叫扎哈里·艾哈迈德·沙阿，马来西亚国籍，53岁，总飞行时间是18365小时，1981年加入马航。副机长叫法利克·哈米德，马来西亚国籍，27岁，总飞行时间为2763小时，2007年加入马航。

作为老资格的记者徐静波颇感失望，马航提供的这些信息竟然是援用越南已经否认过的信息，称飞机已降落在越南的什么地方。如果这是真的，这样震动世界的大事，为何就没有个政府机构出来证实？作为重大责任方的马航，竟然可以在记者会上援用传说和风闻来发布信息，实在是太忽悠了！更离谱的是，马航代表在宣读完新闻稿后，不顾记者们的追问和采访，当即开溜，结果纷纷扰扰的人群中当即有人倒下，并发出被踩到的惨叫。

在中国，小报的影响有时比大报还大。

今天不少小报的编辑们，匆匆忙忙决定换稿，他们决定用一个头版和更多的版面来报道MH370航班失联的新闻。只是由于采访能力的问

题，他们更多地只能采用流传于网络上的消息。此外，他们也不知道这个事情的方向会往哪里发展，所以现阶段只能搞些消息的汇总。在这个波澜四起的下午之后，全国各地的晚报所登载的消息几乎差不多，只不过有些编辑添加了一些自己的想象，为人们塑造了一丝希望或是失望。

凤凰卫视是近年崛起的中国媒体之一，它在海外非常活跃，通常来说更能紧跟国际形势的风云变幻，这次也不例外。很快，凤凰卫视就在网络上建立起自己的MH370航班失联的专门网页，同时在电视报道上也用插播和直播来展示内容，做得很不错。从早晨到夜晚，随着时间嘀嗒嘀嗒地流逝，凤凰卫视的新闻报道汇总的消息越来越多，渐渐成为人们了解事实真相的主渠道。但同时人们也愈加陷入重重迷雾之中，因为消息虽多，但重重叠叠、说法各异，人们并不知道MH370航班究竟发生了什么事情，这个失联的航班究竟在哪里？人们迷失在信息的黑箱当中，不知道出口在哪里。

中央电视台。

女主持人折腾了一个下午，终于跟主任协调好了演播稿和内容安排，走上了演播台。这家中国最权威的电视台在晚间新闻节目中，面对13亿收视人口就马航客机失联大致播出了六条新闻，第一条新闻是习近平立即做出重要指示，要求全力做好应急处置和中国公民善后工作，确保民用航空运行绝对安全。第二条是李克强的批示，要求有关部门与马方的民航交通部门加强沟通联系，加大搜救力度，尽快核实情况，做好乘客家属工作。第三条还是李克强总理的消息，讲的是李克强总理与马来西亚总理纳吉布通电话，李克强强调说，时间就是生命，人命关天，关键是加大搜救力度，抓住黄金时间。第四条提供的是信息，央视强调马来西亚方面推测，客机失联位置是在马来西亚和越南重叠海域。第五条是外交部召集部际联席会协调应急处置。第六条也是一些信息的汇总，中国的交通部方面有14艘船做好准备，前往搜救。马航提供了客机失联的坐标并且发了多篇声明，准备派出工作组，联系乘客家属，提供

帮助。最后是越南海军高层官员否认他们所说的马航客机坠毁在越南的说法。

央视总编的眼睛始终紧盯着屏幕，他已经在尽力平衡国内新闻和突发事件的关系，央视新闻报道也尽量将领导人有关的讲话和安排放在了第一位，只是他心中依然隐隐有种不安。正在这时，桌上的电话铃声骤然响起，他拿起话筒一听，这是上级领导的直接来电……

我在这一个下午的工作，倒是稍许平静，工作量最大的是寻找证据，现在需要的是耐心、细致和信息，大量的信息，无所不在的信息。作为信息分析人员和智库学者，我们从不害怕信息数量多，根本不担心信息混乱，我们就是干这个的，这就是我们的专业。所以，我们喜欢信息，就像狗熊喜欢蜂蜜一样，越多越好。

为了解决问题，办公室内各条旁路系统一片繁忙，每一个电话的后面，都有一个人或是一队人马在忙碌，他们寻找、印证、查阅、对比着各种可能性。排除掉最大也是最重要的事故因素，首先，航路出现恶劣天气的因素被排除了；其次，直接坠毁于地面的可能性也已经接近于零，剩下的就是客机发生故障和遭遇恐怖袭击的可能性。而当务之急，是搞清楚现在这架飞机究竟在什么位置，因为这会涉及搜救行动在哪里展开，新闻的看点也是在那里。我敏感地注意到，渐渐汇拢过来的一大片信息中，混乱的中心似乎就是飞机坠落的位置。

我面前便笺本的白纸很快堆成了一大堆，上面满是铅笔书写的各种关键词。与酷爱电脑工作的年轻人相比，我基本上还是属于老派的研究人员，喜欢使用直接资料，比如阅读书籍、原著等；喜欢写笔记，比如用铅笔在白纸上写下一连串的关键词，用来做关键词分析和跟踪研究。现在，我紧盯着摆在面前最上面的一张白纸，上面只写着三个字：太平洋。

马来西亚国防部长、代理交通部长希沙姆丁的记者会，虽然一再推

迟，但最终还是召开了，但却没有什么关键信息。

希沙姆丁说，马来西亚政府已联系中国、越南、菲律宾、印度尼西亚有关海事部门参与搜救，已经有包括马来西亚、越南、新加坡和菲律宾四国的飞机和船只在客机疑似失联的海域展开搜索，而美军军舰也在赶赴现场的途中，泰国的搜救队伍也做好了准备。但目前依然没有客机的任何消息。

他明确否认马来西亚海军和空军掌握一些关键信息的可能性，而且他还在等待越南军方的消息，但他认为很多消息是不可靠的谣传。从这位部长的讲话来看，他似乎认为越南人更有可能发现并解决悬而未决的问题。马来同事从吉隆坡现场传来的消息说，马来官员这次在记者会的表现不尽如人意，资料准备不足。

夜已经很深了，该回家了。我决定向马来的同事打个招呼，告诉他们也可以稍微休息一下，北京总部这边会继续有人保持信息的跟进。起身离开办公桌之前，我还顺手转发了"波音系统"里一段管制员撰写的文字，后来这段文字广为流传，甚至作为煽情的妙笔，被添枝加叶引用到了很多地方：

@航空管制Ray　ATC：马航370管制雷达希望看到你，如果听得到，请保持现有高度，直飞目的地。放心我们为你申请直飞，其他好心机组也会配合避让的。大家都很乐意让你们第一落地。航路天气目前晴朗，目的地北京气温5℃，有些冷，下机穿厚点。记得抱抱接你们的亲友，他们很爱、很爱你们。GOOD DAY!

高高的写字楼上已经接近寂静无声，今天几乎完全没时间去处理经济问题，虽然接到几个投行经济学家打来的电话，也有媒体询问"两会"涉及的经济问题，但由于心思不在那上边，所以都推给了别人去做。经济学家群体很有意思，其中的名人很多，平时形象端庄，衣装笔挺，甚至传说他们睡觉都打着领带，在传媒舞台上也是纵横东西，几乎

无事不言，但真遇到大事，尤其是遇到复杂的超级大事，却都闭口不言了。仿佛他们真的是专业人士，不食人间烟火，也无须关注人间的喜怒哀乐。

现在，我哪有心情去关心经济。

安静的波音公司。

同样是三里屯的一栋大厦，虽然地处北京最繁华的路段，但闪闪发亮的盈科中心却躲在黑夜之中，颇具神秘感，波音公司在中国的总部就在这里。一架满载乘客的波音777-200大型客机失去了联系，整个太平洋西岸的国家机器都在为它高速运转，万千人几乎仅凭借着本能在猜测着它的归宿，但这里的一切依旧静悄悄的，大厦当中只有稀疏的灯光，映衬着远处三里屯的辉煌灯火，宁静异常。

---

1. 杯巴里·施瓦兹，美国心理学家。
2. 信息行业术语，意指信息环境。

第二天，2014年3月9日

马来西亚，吉隆坡。

一辆黑色的轿车急速冲出美国驻马来西亚大使馆，一路向马来西亚总理府开去。车上坐着两个一言不发的男人，穿着深色的西装，一丝不苟地打着领带。他们的形象与电影里美国情报机构的人员几乎完全一样，而他们也的确是美国情报机构派驻马来西亚的代表，只是他们都有着冠冕堂皇的外交官身份。头发有些花白的是一名参赞，而旁边肤色黝黑、眼睛明亮的年轻男人则是他的助手，他们此行的目的是紧急拜访马来西亚总理府的官员，希望就马航MH370事件与马方建立紧急的情报合作关系，跟踪了解事件的进展。

马来西亚在东南亚并不是一个很大的国家，被南中国海分成两部分，位于马来半岛的是西马来西亚，首都吉隆坡就在这个半岛上并且与泰国接壤；东马来西亚位于婆罗洲岛的北部，与印度尼西亚的加里曼丹接壤。马来西亚的人口并不多，总共只有3000万人，却有137种语言，由于经济相对发达同时劳动力紧缺，马来西亚一直就是个在亚洲罕见的移民国家。

很多中国人知道云顶赌场，但对马来西亚却了解不多。马来西亚人实际有很强的政治独立性，有的时候甚至可以用幼稚的傲慢来形容。马来西亚在亚洲并非是一个大国，但却自称“大马”。马来西亚在1957年才独立，但却已经与世界上的131个国家建立了外交关系，俨然就是一个泱泱大国。马来西亚是实行英国西敏寺制度的国家，但在1年最高法院成立之后，就废除了英国枢密院的最终裁决权。马来西亚的人口组成中主要是三种人，马来人占55%，华人占24%，印度人占7.3%，其他种族

仅为0.7%，但他们实际却在一个国家中执行着三套法律体系，除了国家法律之外，还有伊斯兰教法律和法庭以及各州的州法。虽然有号称“马来西亚标准英语”的英语，而且马来西亚人对此还很自豪，但实际上马来西亚人讲的英语，是一种口语化英语，受到马来语、汉语和泰米尔语的影响，在世界上被称为是“大马式英语”（manglish）。虽然是一个国家，但马来西亚过去却是一个由马来亚、新加坡、沙巴和沙捞越组成的相对松散的联邦制国家，而新加坡在联邦成立两年后就脱离了。他们的这种非常强调自治的联邦制，显然又加剧了独立性这种奇异而倔强的政治性格。

马来西亚与美国的关系也很奇妙，同样反映了马来西亚实力不济的桀骜不驯。美国一直是马来西亚最大的贸易伙伴和主要外来投资者，马来西亚与美国的贸易占到外贸总额的16%以上。不过，经济往来不是最重要的，美国对马来西亚虽然在经济上很重要，但对马来的宗教政治文化不熟悉，因而在民主、人权等问题上矛盾很大，双边关系更因“安瓦尔事件”受到很大的冲击而冷了下来。只是在“九一一”事件之后，美国基于实用主义态度，为了国际反恐和情报的需要，重新开始重视马来西亚在伊斯兰世界的地位和关系，逐渐修补裂痕。实际上最早披露美国情报机构提供马航MH370航班信息的就是马来西亚。

马来西亚的总理府并不在首都吉隆坡。

吉隆坡是一个掩映在大片东南亚丛林和热带植物中的城市，人口只有167万，而面积却有243平方千米。据说，马来西亚当时的执政者马哈蒂尔认为吉隆坡太拥挤了，代表不了现代化的马来西亚，因此决定在距离吉隆坡24千米的布城修建一片新区，作为马来西亚政府的行政中心。这一片被华人称为“太子城”的新区，面积达49平方千米，属于那种出自现代建筑师之手的所谓壮丽型新区，主街两侧的政府机构大楼，一栋连着一栋，云集在这里，马来西亚总理府就在这个区域的顶端。

作为一个中国的智库学者，我曾经受邀拜访过马来西亚总理府，这

个总理府的规模很大，有着很长而复杂的弯弯曲曲的室内回廊，透过回廊的落地窗，可以看见开阔的庭院内成片的热带植物，由于地势较高，视野所及，远处景致还是很漂亮的。在回廊的一侧，有着一扇扇深颜色的大门，门内是马来西亚总理府及部门的各个办公室。走进办公室，往往是一个大套间，外间的墙上通常挂着风景画，两侧各有几间助手的办公室，后间则是一间很大的办公室，那才是真正的负责官员的办公室。而这栋大楼还直接与地下室相连，我清楚地记得离开的时候，是由总理府官员的助手陪着，经过地下室上车离开的。

今天，马来西亚总理府的两位年轻官员已经早早迎候在门口，他们清楚地知道美国人的来意。美国人一向是很务实的，马美关系这几年有所发展，美国人的投资开始回流马来西亚，但美国政府真正关心的还是反恐问题，也就是说，他们关注的重点是情报合作。美国人这样做是有原因的，马来西亚是一个奇怪的国家，这里是太平洋地区穆斯林的活动中心。马来西亚虽然是一个穆斯林国家，但却不是一个伊斯兰国家(注)。马来西亚全国人口的62%是穆斯林，但同时也有大量的佛教和基督教人口。马来西亚前总理马哈蒂尔因为金融风暴曾经被迫答应过美国苛刻的条件而对美国非常反感，他曾经在攻击美国时说过，犹太人通过代理来控制全世界。那个时候是马来西亚与美国的关系最为冷淡的时期。马哈蒂尔之后的马来西亚与美国关系渐渐回暖，但马来西亚也深知，美国人的兴趣所在是马来西亚混杂而多元的社会环境非常便于收集反恐情报，他们并不是在为马航370航班上的乘客担忧。

两位马来西亚官员和两位美国人的话并不多，寒暄几句，他们就沿着车库地下走廊向前走去，他们要从前面的侧门沿楼梯进到办公大楼。静静的车库地下室，回响着四个人咔咔的皮鞋声，灯光打在他们身上，在地面上影影绰绰留下长长的四条黑影。

这一天是艰难的，我是在3月9日时关闭电脑的，几乎是在彻夜工作，但除了美国大使馆的一则信息之外，并没有更多的新信息。

8日凌晨2时43分美军驻扎在泰国乌塔堡军事基地曾监听到一段马来西亚航空公司MH370航班紧急呼叫的SOS信号，客机驾驶员呼叫称机舱面临解体，他们要进行迫降。目前驻泰美军已向马来西亚方面提供这段信号，协助调查航班的下落。

虽然已经是深夜，倦意很浓，但我还是很快判定这是一条假信息。因为美国大使馆与军方是两个截然不同的系统，美国大使馆很难这么快就掌握美国军方的行动尤其是细节。信息分析工作是一种跟踪性质的研究工作，虽然背后有团队和系统的支持，但这种工作还是令人疲倦不堪，非常累人，除非你充满热情，将研究视为一种生活方式，否则很难坚持下来。记得一本有关美国中央情报局的书籍里曾经描述过情报分析工作的状态：中央情报局的情报部是从事信息分析并且直接向总统汇报的机构，它的工作人员有3000多人，其中有2000人是分析人员。从0世纪0年代末开始，这个情报部就已经演变成为了一个研究机构，三分之一的人有博士学位，其中许多人完全可以在大学当教授。这些人“即便是下了班后也不回家”，“凌晨3点钟也会跑到办公室去干活”。

天下的信息分析工作其实都差不多！这种工作是精英之间的竞赛，是在与集体无意识和蠢材头脑做徒手肉搏，即便有再多的系统支持，最后也离不开精英头脑所做的分析。HBO曾经播出过美国国家安全局的一集节目，里面国家安全局的一位高管曾经这样解释他们的工作，他说：“外界都在看我们的高科技设备，科幻般的电子系统，闪闪发亮的大楼，其实我们这里最看重的是智力和精英们的头脑。”他说的是实情，“最后比的，就是看谁不犯错”，这是我在关闭电脑上床睡觉之前想到的最后一句话。

北京不知道从什么时候开始出现了一种景观，清晨上班的地铁中，人人都拿着一部手机在低头看着，公交车上也是如此，排队等车的人也是这样。年轻人的几乎每一个空闲的时间碎片都被利用起来了，大家都是低头不语，不是在阅读书籍，而是在翻看手机。而3月9日这一天，大

多数北京人在手机上看到的内容，都与MH370航班的失联有关，这件事情已经在很大程度上影响到很多人的生活和工作，成为大家言必提及的主要话题。北京人善于编段子，后来有一个段子是这样说的：“马航航班失联十多天，每天上午是造谣时间，下午是辟谣时间，晚上是竞猜时间。”

我今天到办公室的时间很早，实际上从昨晚到现在只睡了3个多小时。马航MH370客机失联的时间已经超过了十几个小时，因为飞机油料储备有限，这架客机已经不可能在天上继续飞行，只可能落在什么地方，问题是它究竟落在了哪儿呢？这个问题与救援部署有着巨大的关系。位置的判定与黄金救援时间有着直接的关系。

打开“波音系统”，继续扫描并且判断着里面的重要信息：

一款手机应用软件Flightradar24对马航MH370航班的定位，从万米高空突然归零了。现在看当然是如此。这款手机的应用软件很多人都在使用，我也对它进行过实际测试，结果表明它只是一个在谷歌地图基础上的应用软件，只能提供一个大概的位置信息，更多的是游戏性体验功能，能够创造生活中的惊喜，但对信息分析并没有什么价值。

马来西亚航空公司是一个严重管理不善的航空界异类，虽然曾经雄心勃勃地谋求发展，但经过这次事故，它已经接近破产的边缘。根据这家公司2013年公布的业绩资料，尽管实现了151亿林吉特的销售额，比上年增长了9.9%，但净亏损还是达到11亿林吉特，而且亏损额是上一年度的2.7倍，亏损还在持续扩大之中。看着这些数据，我不禁叹了口气，心想，这样的管理水平，不出事故也难。

9时03分，“波音系统”的信息显示，中国决定派出海军前往搜救。

9时07分，“波音系统”进一步提供详细的信息，中国海军的一艘护卫舰和一艘两栖舰，搭载了潜水员和直升机，赶往出事海域，预计后天

能够达到。护卫舰是绵阳号，属于053H3型（北约称江卫Ⅱ级）的导弹护卫舰，隶属于北海舰队，曾经担任过亚丁湾护航任务，创下了护航舰艇吨位最小的纪录。两栖登陆舰则是中国海军最新的井冈山号，它是中国海军071型两栖登陆舰的二号舰，截至2010年10月它一直是中国海军排水量最大的两栖登陆舰，隶属于南海舰队。其中两栖舰搭载了14名医护人员、10名潜水员以及52名海军组成的陆战队，还有两架舰载直升机。在这其中，显然两栖舰井冈山号是搜救的主力，绵阳号更多的是扮演护卫的角色，以防在复杂海域出什么意外。

9时08分，“波音系统”的信息显示，美国海军已经行动，并且正在途中。美国海军发表声明，美军第舰队已经派遣平克尼号导弹驱逐舰协助马来西亚开展对MH370失联航班的搜寻工作。由于这艘驱逐舰正好在南海海域，而且还搭载了两架直升机，因此预计24小时就可到达目标海域。此外，美国海军还从日本嘉手纳空军基地起飞了一架P-3C海上巡逻机，前往目标海域搜救。

看到这些信息，我的心情略有些振奋，头脑中已经开始浮现一幅情景：辽阔的太平洋上，中国海军的舰艇劈开白色的波浪，全速前进。前方的海面上漂浮着若干黑点，那是等待救援的飞机乘客，他们看到海军舰艇的到来，用力挥舞着手中的衣服，脸上流淌着激动的热泪。不过这样的想法几乎只是一闪念就变得暗淡了下去，我不得不冷静地评估一下现在的态势，计算一下时间，虽然中国海军这次的出动快得出奇，说明装备动员已经尽了最大努力，但最后预估恐怕还是常年在太平洋游弋的美军舰艇要比中国海军更快地到达目标海域。

可问题是，哪里是目标海域呢？

信息分析人员就是这样，说他们是冷酷无情也好，说他们是职业素养也好，他们通常都不是易动感情的人。信息分析最忌讳的就是失去理性，失去客观立场，一旦他们的主观意识代替了客观立场，自己成为了事件的主角，他们的判断和推理就会变得一钱不值。“只有坚定的旁观

者，才是好的信息分析人员”，这是我经常挂在嘴边上的话。那些唾沫四溅的评论者，实际上永远成为不了优秀的分析家，他们经常捍卫的是自己的观点和利益，并非是在捍卫事实和理性。同样是这个道理，裁判就是裁判，他们绝对不能忍不住，进场加入一方的球队，那这场球就基本没法看了。

中午时分。

民航局局长李家祥表示：有关技术手段已经侦测到，在北纬16°42′，东经103°29′的区域内，有疑似的漂浮物。漂浮物是否为科技残骸需要实地看到才能确定，他们已经联系了相关国家共同努力。他还表示，今天中国能够动用的力量已经全部启动，希望机上人员能够幸存。

泰国有媒体报道说，他们发现有4名欧洲游客的护照遗失并且有可能登上了失联的马航MH370航班。

越南在富国岛成立搜救指挥中心，表现出抓住主导权的意识。越南副总理指出，这样做的目的就是要“迅速收集信息和提高发出速度”。

央视3月9日中午时分的《新闻30分》与第一天的安排有所不同，第一条新闻是“两会”新闻，并且刻意加上“首先关注两会”的强调说明。第二条开始才是有关马航失联航班的进展消息，但给人印象深刻的是马来西亚方面宣布，他们正在重点调查4名乘客的消息，因为他们持有可疑护照。至于其他有关失联航班的信息，马来西亚无可奉告，只是搜索区域进一步扩大了。央视的新闻还包括，美国政府已经声明，美国已派出一组人员与马来西亚方面合作调查失联航班，而美国的司法机构与情报机构也不讳言，调查的重点在于是否涉及恐怖主义袭击。

除此之外，央视的新闻报道重点是在国内的救援部署，记者告诉大家，中国确定的目标疑似海域是马来西亚与越南交界的海域，所有的搜救力量，包括中国、越南和马来西亚的船只都在这个区域全力展开搜寻

活动。当地的天气情况良好，非常有利于搜救行动，主持人呼吁大家保持希望，期盼看到有奇迹发生。

一位央视的女主持人后来告诉我，她走出直播间的时候，真有点心潮起伏，一方面是真的期待奇迹发生；另一方面，她又有一种女人的直觉，感觉不踏实，这件事情的头绪太多了，似乎不会这么简单。负责直播的主任其实也一样忐忑不安。平时不怎么抽烟的他，早就找了个不引人注目的角落抽了好几支烟，而凑在一起的央视烟民们还围着他，不停地向他打听：有没有新的消息？到底找到了没有？他狠狠地掐灭了香烟苦笑着回答说："我要是知道就好了。"实际上他已经把能派出去的人都派出去了，但回来的消息实在有限。他打算跟总编再谈谈，看能不能增派人手去马来西亚，他对马来西亚方面态度的忍耐也已经快到极限了。

京城几家小报的编辑们这个时候已经接近疯狂的状态，他们把想得起来的与马来西亚有关的朋友都打电话找了一圈，甚至包括那些十几年没联系的朋友。除了在北京团团转找新闻之外，不少小报的老总还一跺脚做出了"大出血"的决定，直接派记者去马来西亚！毕竟像这种充满悬念，又千头万绪的新闻故事，是千载难逢的机会。

新华社的新闻报道在3月9日逐渐开始跟上了节奏，但自己的消息源也不多，主要还是归纳外界的新闻报道：

马航在吉隆坡举行记者会，无任何实质性进展，仍无法确认飞机的方位和确切状态；海上搜索继续，空中搜索从9日早晨重启。

越南搜救部门称，越军搜救直升机当天上午在距越南南部金瓯省150千米处海域发现油污带。专家根据照片研判，该油污带可能与马来西亚航空公司的失联客机有关。

越南国防部两架安-26型运输机当地时间3月9日7时23分（北京）飞抵可能海域，继续寻找失联的马航客机。9日，越方共调拨了7架飞机、

9艘船参加寻找。

马来西亚表示，有2名冒用失窃护照登上马航失联客机MH370的乘客身份已经被确认，并且已经送到马来西亚情报部和“国际情报组织”，但是当局首要任务是寻找失联的客机。而马来西亚代交通部长希沙姆丁表示，当局已经掌握闭路电视拍到的持失窃护照登机的2人画面，“但他们的国籍将不会被公布”。

中国公安部决定派工作组赴马来西亚，对名乘客持他人护照登机展开联合调查。

从3月9日下午开始，大众视野已经被媒体成功引导聚焦到了争分夺秒的搜救行动，以及是否发生了恐怖袭击，各种富有想象力的猜测开始在网络世界里大量出现。

我的一个朋友后来告诉我这样一个故事。

他忙了一天之后回家，本来好久没有回家了，今天打算回家吃点母亲做的家常菜，顺便看望一下父母，总的来说，他是一个孝顺的北方男孩。没想到的是，刚回家坐下，顺手掏出手机看了看，他的父亲就凑了过来，跟他开始大谈马航MH370航班的失联。

他的父亲很不简单，是一个典型的科技人，是清华大学电机系的教授、博士后导师，他们一家子的工作都与电子有关系，但性格迥异。他自己算是很理性的那种“理科男”，他也关心马航MH370的失联，但他万万没想到的是，他的老父亲比他还着迷，而且完全拉开了平时搞科研攻关的架势，开始全面收集资料，逐项整理，假定推导。他自己本来已经忙了一天了，现在是饥肠辘辘，实在不想再谈这个事情了。可偏偏老父亲憋了一整天的话，不依不饶非要拉着他听他的分析，结果话不投机，意见不同，两人对呛了起来。

还是老母亲插进来说“吃饭、吃饭”，拉开了越来越较真的老少两人。这顿饭吃得，那叫一个郁闷。

马航MH370的失联对中国经济有影响吗？

有肯定是有，凡是大事都有影响，但怎么有影响，那基本就靠经济学家的冰雪聪明，外加东拉西扯的天分了。某研究报告的题目是《马航失联的经济观察》，主要意思是说，航空遇难事件无小事，以往事件并未对资本市场造成如此大的冲击，A股的大幅下跌是多重利空交织，除了马航事件，主要因素是周末公布的经济数据低于预期，投资者心理悲观。而马航事件对资本市场的冲击波中，航空业首当其冲。其中有两大航空公司将备受瞩目，除了马来西亚航空，南方航空（600029.SH）也会成为焦点之一。可能是感觉这样写有点过分，这篇研究报告又加上了一句，“从程序上讲，马航事件跟南方航空其实没有太大关系，关键还是马航的安检”。

看了这种东西能说什么？

经济研究不是一蹴而就的，年轻人搞研究，本来就是急于求成，再加上一位急功近利的老板，结果就是灾难。搞应用分析，讲究的是积累，这种积累不是趴在书海中爬行，而是在现实经济环境中观察、记录、比较、归纳和总结，直到慢慢地有了自己的看法，慢慢地了解到世界经济中千丝万缕的关系，这样慢慢地书就读通了，你就会发现，只要你愿意，你可以从事任何相关问题的研究，根本不必在意什么学科，如此这般，你就修成正果了。学习已经变成兴趣，变成了一种生活，在学术的海洋中，你想干吗就干吗。而且最为重要的是，这样修成的正果，你不会在将来后悔，恨不得自己就是百度老板，把过去随便胡扯的观点都删掉。像马航MH370对中国经济的影响，其实真正的影响是在海洋产业。

对中国来说，大力发展海洋产业才是最为重要的，才会在世界有更

大的影响力。只有海洋产业真正崛起了，中国周边的海洋国家才不会紧盯着人民币，而是会看到中国已经是一个真正的、强大的海洋大国。

夜晚再度降临，我今天回家比较早，现在需要的是时间和空间，冷静一下自己。

一脸倦容拎着用了十几年的公文包进了家门，实在是没什么胃口吃晚餐，一下子又坐到了电脑前。也许家人看到我的疲惫不堪，也无人跟我说话，只是送来一杯伯爵茶，端起来嗅了嗅伯爵茶特有的香气，感觉好了点。我喜欢喝伯爵茶，这已经有十几年时间了。早年考察国外的城市，走过70多个国家，数百个城市，有的时候好口渴，但中国茶是喝不到的，只好去喝英国茶。一来二去，英国茶就成了我的习惯和嗜好。好在咱们中国，英国茶往往比中国茶还便宜。

浏览着电脑里“波音系统”的信息，20时14分，中国有一名飞机乘客拍到了航线下方大海中的漂浮物，这张照片的清晰度还可以，能够清楚地看到海洋中大片散布的白色碎块。我认为，这张照片也许就是上午国家民航局长讲的“技术手段”侦测到的东西，不过判读了一会儿后有些失望，可能性实在不大！因为从照片来看，白色碎块的大小过于均匀，颜色过于一致，而飞机坠毁之后，不可能是这样的。

至于东盟各国的搜寻动作，马来西亚方面投入的力量属于一般，但也不能说不积极。马来西亚海军在东盟国家中不是最强的，但也肯定是属于前几名的，它的海军拥有各型舰艇的数量约250艘。其中包括水面作战舰艇14艘、导弹驱逐舰2艘、护卫舰4艘，现在这些主力舰艇都还没有出动。在东盟国家中，反倒是经常与中国发生领土争议的越南，投入的搜救力量很大，搜救行动很积极，它是最早在富国岛成立搜救指挥部的。我掂量着、思考着，看来越南的改革开放已经很深刻地影响到这个国家的行为方式，他们越来越渴望世界将他们视为一个现代化国家，现在他们正在努力证明自己的国际意识与合作精神。

马来西亚方面现在是将调查的重点放在了持假护照登机人的上面，这当然是受到泰国媒体报道的牵引，世界需要马来西亚做出解释，但为什么现在就要急不可待地调查持假护照登机的人呢？很明显这是受到美国的影响和左右，因为美国最关心的问题，始终是恐怖袭击以及恐怖活动。

美国人的问题在于，总是以为自己的问题，就是世界的问题。

我去过马来西亚考察，安邦咨询是中国最大的本土跨国智库，为了加强对东盟各国的研究，一向在马来西亚派驻有分支机构和研究中心。我知道鱼龙混杂、各色人等集中的马来西亚从来都是国际偷渡者最热爱的国家之一。马来西亚的机场不是没有安检，只是这种安检基本属于表面文章，因为要有，所以有而已。

现在虽然问题多而且乱成一团麻，但最令我坐立不安的大问题，还是疑似目标海域这个问题，千军万马奔向西太平洋，兴师动众，万众瞩目，万众期待，可究竟哪里是真正的疑似目标海域？中国根据马来西亚提供的信息认定的500平方千米海域是真正的疑似目标海域吗？我是有理由怀疑的，很明显的一点是，马来西亚人披露的信息中夹杂着一种不确定的气味，马来西亚人告诉大家的是一个地方，但他们在晚间已经披露自己“扩大了搜寻的范围”，太平洋是世界上最大的海洋，它的面积有1.7亿平方千米那么大，占世界海洋总面积的50%，比地球上的全部陆地加在一起还要大上五分之一，逐渐扩大搜寻范围是不切实际的，说明马来西亚自己也不完全肯定疑似目标海域就是越南与马来西亚交界的海域。

我一边沉思一边拿起便笺本，写下“疑似目标海域”6个字，并且打了一个大大的问号。

信息分析的工作就是这样，也许其他学科的工作也是这样，真正大牛级的高手，总是能够在堆积如山的问题堆中，凭着久经锻炼的学术嗅

觉，筛选出来一个或是几个，今后真正具有影响力，能够被人们追随讨论的问题，会长远发酵或是爆出更大新闻的问题。什么远见卓识，什么高瞻远瞩，什么前瞻性与未来学，其实关键的关键就在这里——精准瞄向重点的能力。

在平常，很多人对于信息分析的认识是错误的，而且这种错误或者说是误会多得不胜枚举，因此有必要说明一下。大多数被人们认定为科学的研究方法，通常要用到数学模型和数学证明，因为数学可以用更精确的方式表现逻辑，但信息分析主要不是靠数学，而是靠事实以及事实的结构关系。信息分析基本是用实证的方法，将各种可收集而来的事实信息，利用可信服的知识逻辑链接起来，形成判定结论。这个过程，我们称为信息辨识[注]。这就像考古学一样，只是按照一套固定的流程来搞挖掘，寻求发现。这似乎很简单，但考古学不科学吗？离开考古学行吗？不行！那样你就会以为自己是直接从猴子变过来的。

我曾经看过考古学的定义，上面是这样说的，考古学是根据古代人类各种活动遗留下来的物质资料，来研究人类古代社会的历史。实物资料包括各种遗迹和遗物，它们多埋没在地下，必须要经过科学的调查发掘，才能被系统地、完整地揭示和收集。而在发现古物遗迹之后，还要结合和利用可靠的史料进行研究，才能还原人类历史和社会。考古学是有系统的科学，信息分析也是有系统的科学。

我在过去曾经写过一本书《信息分析的核心》，这本书给信息分析的定义是，在信息资源的基础上，进行检索、整合与分析，利用各种各样的信息工具快速做出可验证的分析反应，这样的研究过程就是信息分析。在这其中，“分析反应”就是研究结论。而对于这种研究结论的表述，可以是一个观点、一篇文章、一份报告，当然也可以是一个结构化的模型。只有这样的结构化的模型出现了，才可以用来解释各种现象和各种问题，才能有助于打破行为心理学上所讲的大众认知障碍症。

夜深人静，我开始着手尝试，设计几种情景，筛选几种情景，努力希望利用手头上现有的信息推导出一个结构化的模型。一旦有了这样的一个结构化模型，那么就可以回答“疑似目标海域究竟在哪里”这个关键问题。这样做是十分必要的，也许会挽救很多的生命，还可以节约大量的金钱。

在信息时代，有关信息分析的理论探讨有很多，这是一个复杂的科学领域。我常年从事信息分析的实践活动与教育，使得我与大多数从事信息科学理论研究的人不同，形成了一套自己的方法论。在过去我也经常总结这些分析方法，并且写过不少的书籍和演讲稿。随着时间的推移，我感觉这套方法论已经日渐成熟。事实上，一个人只要对信息的理解不同，他所使用的分析方法必然也是不同的。在信息分析方法论方面，我始终是一个机械主义者，属于弗朗西斯·培根的信徒。这样说的原因在于，在信息分析方法当中，我早就摒弃了纯思维的研究方式，而是引入了系统论和逻辑框图等科学工具[注]，进而采用结构化的方法来表现信息与信息的关系，展示分析过程，最终形成结构模型。

所以，这个模型结论很重要。说一千道一万，没有解释得通问题、经得起过程验证的模型结论，一切就都是猜测。

遗憾的是，这一晚的工作并没有什么成效，我发现按照现有信息逻辑所展开的顺序结构，总是很快就为其他信息所证伪，使得这个顺序结构破产，根本发展不出逻辑线[注]，形成不了结果。如果是飞机迷航，那么它一定会为各国的民用和军用雷达所发现，可直到现在还没有任何报告显示这架飞机的踪迹；如果是机械故障，像波音777-200型这种现代化的先进客机，也一定会发回报告，出现提示或预警的信号，但现在没有任何这方面的信息证实发生了故障；如果是空中解体和坠毁，现在除了有使用假护照登机者的间接不可靠信息之外，再无其他证据和信息……

根据油料来判断，这架飞机应该可以在一个很大的范围空间里面飞行，但现在越南、泰国和中国的雷达都没有监测到这架飞机，这表明它应该在马来西亚的领空或是根本就不在太平洋区域。它究竟在哪里呢？我手中的铅笔只画了一两个框就再也画不下去了，只好站起身来，焦躁地在房间里转圈踱步，但终究还是百思不得其解。

我抬手看了看表，现在已经是凌晨2时40分了。沉思了片刻，还是决定打一个电话，在真正的专业人士圈中做一个调研。

我并非是一个交友广泛的人，只是经常在世界各地飞来飞去，所以在航空界有不少的老朋友，数十年来，有的朋友已经当了航空公司的董事长，当然也有资深的专门飞国际航线的机长。我拿起电话拨了一个号码，这个号码是一位有着18000小时飞行经验的机长，很幸运立即就有人接听了，我知道这意味着这次谈话是可以进行的，因为通常机长如果不接听的话，那他不是在飞行就是在睡觉；如果接听，则意味着他已经醒了或是正在准备飞行。

简单寒暄了几句，我为这么晚打扰他而抱歉。这位机长居然爽快地回答说，没事，他刚刚起床，正在准备清晨的航班，同时也在看有关马航MH370失联的报道。我问起MH370的事情，机长回答说，他和他的同事们也非常关心，甚至可以说，现在全球航空界其实都在关心，因为这样的事情实在是有些不可思议。

他说："我同意一些机长的分析，从我的驾驶经验来看，我认为它遭遇恐怖袭击的可能性最大，一定是发生了空中爆炸。"为什么这样说呢？他询问过航路天气，这个地区完全没有极端天气。而波音777-200型是非常先进的机种，飞机的任何机械故障都有系统提示，机组可以根据系统的报告来处置故障，并且可以通知地面航站。而马航MH370的飞行机组没有发出任何报告，飞机就突然消失了，这说明很可能瞬间遇到极其严重的崩溃性问题，使得他们没有时间或者没有能力进行处置和报告。他说："我飞了20多年，我相信只有在飞机操作面和机舱都在一瞬

间遭受巨大破坏的时候才会失去处置和通知的能力，比如急速的破裂、解体和下坠。这个时候，会有巨大的压差、失氧和超重的状态出现，在这种情况下，飞行员根本动弹不了，根本没法做出任何反应。”

我立即意识到，讲到这里存在一个关键的问题，是不是真的任何故障机组都能有时间处置？

机长的回答是肯定的。任何故障的发生，波音777型飞机都会自动产生一个电子检查单提供给机组，几乎不会发生有机械故障但没有系统通知的情况。而且这种飞机是双引擎飞机，即便一个引擎失效，还是可以飞的；就算是两个引擎同时失效，由于高度达到35000英尺，就算是滑翔也能飘降个300千米以上。所以如果机组没有报告的话，不可能是机械故障，只可能是外部原因导致的，比如炸弹爆炸、飞行物撞击，甚至也有可能就是飞行员的故意操作。

我沉吟了一下又问道：“你说飞行员有故意操作的可能？”

电话的另一端也停顿了一下，然后用略微低沉的声音回答说，这当然只是他的一种猜测，如果我们猜想飞行员本身就是恐怖分子，自己主动关掉一切联络设备，加速让飞机坠落，也会导致出现同样的情况。

“那么恐怖分子放炸弹的可能性有多大？”我问道。

这个问题是很多人关心的，也是一种重要的可能性。机长回答说，也不是没有可能，但可能性不大。因为每个机场都有自己的登机规则，人和行李通常是不能分开的，没有登机的人，他的行李也必须下飞机，不会出现人已经不在了，但他的行李还在的情况，所以按说不会出现放炸弹的情况。但如果是自杀式的炸弹袭击，那就完全有可能了。还有一点就是，现在各国的机场安检尺度不一样，这就不好说了，只能说可能性还是存在的。

这位机长还认为，恐怖分子也是掌握现代高科技的，比如塑料炸弹的威力很大，如果正好炸掉的是飞机的操作面，爆炸的结果将是很可怕的。但如果只是行李里面的炸弹爆炸，而行李都是在货仓的，很难一下子就炸掉飞机的操作面，比较可能的是把飞机的局部炸裂，也可能引爆燃油，这就不好说了。要找到这些问题的答案，恐怕还是要看飞机黑匣子，只有找到黑匣子而且是找到两个黑匣子，才能找到真正的答案。

我要再证实一个问题，于是问机长："怎么会有两个黑匣子？"

机长回答说："每架飞机都有两个黑匣子，记录的内容不同，一个是记录飞行数据的，一个是记录通话的，两个黑匣子都能发射信号，从而让人找到它。此外，飞机上还有一个设备叫ELT[注]，这个设备会自启动，如果飞机坠落，它就会自动发射信号。"

现在的问题是，如果飞机果真是在雷达显示的最后地点出事的，那么找到两个黑匣子应该不难。这种黑匣子是防水的，摔不坏的，但现在周边国家都在找，还是找不到，这就有些奇怪了。法航447航班的那次事故，当地的海洋情况比这次复杂得多，最后还是找到了，是不是马航370坠落到别的地方也未可知。

到目前为止，这位机长所讲的一切与我看到的信息差不多，很多新闻报道也是这样讲的。于是我问了最后一个问题："机长，如果飞机真的被劫持了，被迫关闭了一切对外联系，地面雷达和卫星定位还能够继续'抓到'并且显示这架飞机的位置吗？"

这位老机长立即回答说："所有的飞机都有一个应答机，它提供飞机的高度、速度等轨道信息，这个设备打开后会提供代表飞机的代码，当然还包括一些特殊代码，地面雷达收到这些代码信号，就知道这架飞机的位置。这个设备不能被完全关掉，只能关掉高度显示，而不能关掉位置显示，关掉高度显示后，它在雷达上还是会有一个亮点，因此飞机去了哪里，地面雷达还是能够看得到的。"

机长说："370航班的这个事情让我和很多机长都莫名其妙，我的经验解释不了凭空消失这个结果，地面航站的朋友们也解释不了。"现在毕竟是高科技时代了，我还是那句话，排除掉所有不可能，剩下的状况哪怕再不可思议，也应该就是事实了。"

聊了很长时间了，感觉问得差不多了，这些都是关系到有可能发生转折的关键问题。一件事情的进展，究竟是顺序结构还是条件结构，就是要看这些关键的信息和问题。信息分析人员搞调研与一般学者按照设计好的清单问问题不同，必须要随机应变，就像挖宝人在挖掘宝藏一样，要善于发掘那些能够导致事情发生变化的问题和信息，或是有助于澄清一些问题。今天这番与机长的谈话就是这样，感觉飞行技术范畴里的一些模糊事实得到了澄清。我在道谢之后放下电话，开始用速记的方式回忆、整理刚才的谈话内容。

信息分析专家都有这个本事，能够按照一定的逻辑来回忆整理即便是长达几小时的谈话内容，这是信息分析人员的基本功。不过，我并不完全同意机长的看法。在我看来，这次谈话只是证明了一点，马航MH370航班所遭遇的问题，很有可能就是在这位机长所谈"问题之外的问题"，这是分析逻辑决定的。

如果现有的答案都是NO，那么未知的就可能是YES，而那就是真正的答案！

深夜，就在我与机长通话之际，一条后来引发全世界巨大震撼的信息开始浮现——有消息说，马航MH370航班起飞不久之后就折返了。

---

1. 马来西亚并非是神权制国家，而是一个君主立宪制国家，国家执行的是普通法，而非伊斯兰教法。

2. 信息辨识，只是常见信息分析工作之一。

3. 系统论是一种原理思想，原著《系统论》为贝朗塔菲所著，影响深远。逻辑框图也称为流程图，是建立在莱布尼茨所创设拓扑学原理基础上的一种科学表达工具，用于连

续性事件的正确推理方法。而连续性事件的流程图已经由美国标准局（American Standards Institute）予以标准化，包括符号以及在信息处理中的用法。

4. 链接信息节点之间的逻辑关系。

5. 这种设备即Emergency Location Transmitter。

第三天，2014年3月10日

初春的北京，一只中国北方常见的苍鹰在北京的天空中随风翱翔。这是很不寻常的现象，因为北京的人口和车流，早就将这类猛禽驱离了这座超大的城市，但现在它在青草坡上高耸的城墙上空懒洋洋地划着圈，似乎被什么东西束缚在上面。从这里它可以俯瞰这座2000万人口的城市，泰然自若地静观忙碌的大地，还有光阴的流逝。

距离北京4369千米的吉隆坡机场一片紧张气氛，因为马航MH370航班的乘客家属即将大批到来。机场已经树立起一大块白色的幕板，供人们为马航MH370航班留言，很快这块白板上就写满了各种祝愿平安的话语。在网络社交媒体上，大批善良的马来西亚人都留了言，祝愿机组人员及旅客平安。机长的女儿也上传了多幅与机长的合照，呼唤父亲尽快回家！还有机组成员的朋友，将12位机组人员的头像与一幅MH370的手绘图片合成一张图片，祝福他们安全归国。

大批媒体早早就聚集到马来西亚吉隆坡国际机场，等待当天中午将召开的马航发布会。不过记者们议论纷纷，马航连续在吉隆坡国际机场召开多次发布会，但公布的消息很少，时间长则十几分钟，短则仅有两三分钟，让众多媒体记者苦等消息。马来西亚的警方也明显在吉隆坡国际机场加强了戒备，到处都是表情严肃、目光警惕扫视四周的武装警察，让空气中弥漫着紧张气氛。机场航站楼附近，聚集了多部电视直播车辆，扛着摄像机的记者们往来穿梭，为太多的问题寻找答案和线索。

在临近机场的萨玛萨玛酒店，四处穿梭的中新社记者看到一大批由马华公会组织的志愿者已经在待命，领队庄赐昭解释着说："我们应马来西亚航空公司的要求，今天组织了20名志愿者协助接待乘客家属。根

据情况需要，我们会安排专业的心理辅导师。”他说，“我们愿尽一切努力，协助航空公司做好乘客家属的接待与安抚工作。”

马华公会是马来西亚的华人政党，代表华人的利益，所有党员都是马来西亚华人和具有华人血统的马来西亚公民。马华公会的党员人数有111.5万人，还有28万名马华青年团员，是马来西亚的第二大政党，也是马来西亚现在执政联盟的成员。一般来说，马来西亚的社会，起主导政治作用的还是马来人，可一旦涉及经济或是华人事务的时候，马华公会的作用和价值就会凸显出来，马来人的总理就会需要华人政党的支持。MH370航班上有大批中国人，而今天到来的又是他们焦急、悲伤的家属，为了控制和应付局面，马华公会自是会鼎力提供力所能及的帮助。

到处乱撞而缺乏头绪的中国记者发现，马来西亚现在国内的调查重点，依旧固执地放在持假护照登机的人，怀疑是他们劫持了飞机。这些持假护照登机的人，包括一名意大利人马拉尔迪（Luigi Maraldi），他后来随着新闻报道而具有了联合国秘书长一般的世界级知名度，以至于他不得不立即四处打电话通知家人和朋友，他还活着，只是丢了护照并且被人冒名顶替上了那架已经失踪的客机。还有奥地利人科泽尔（Christian Kozel），他的遭遇与意大利人差不多，同样是在泰国旅行的时候丢了护照。此外，还有两名乌克兰护照的持有者也受到了怀疑。由于马来西亚政府病急乱投医，四处要求国际组织提供协助，从FBI（美国联邦调查局）到世界各国的反恐组织，导致的结果也千奇百怪，更令人摸不着头脑。一名国际刑警组织的发言人透露，根据他们对马来西亚失联航班的护照资料研究，结果发现了更多的可疑护照。这位发言人呼吁各国要注意利用国际刑警组织的数据库，里面收录了000万本丢失的护照。

假护照问题到底是怎么回事？

也许是被急不可待的记者们逼急了，马来西亚的民航局长终于吞吞

吐吐地透露持假护照登机的两名乘客实际“并非亚洲人面孔”。原来如此，那马来西亚在忙乎什么呢？在记者一再追问下，他居然想到了用球星巴特利来打比方，说是很像在意大利踢球的球星巴特利。实际上，泰国方面的信息早已明确指出，有伊朗男子持失窃护照登机，所以马来西亚官员实际是在一个众人皆知的结果上摆弄其专业知识。这当然会让全世界的记者反感并且更加不信任马来西亚官员的讲话，同时马来西亚官员也必然会感受到更大的舆论压力。

信息从来都是双刃剑，能够解决问题，也能够制造麻烦和混乱。

飞机折返问题开始浮现。

我今天的工作主要是收集信息，敦促各地团队将各种信息汇总到“波音系统”上面来，提高信息的覆盖面，尽快形成信息场。信息分析是建立在信息覆盖基础上的，没有信息，就如同巧妇难为无米之炊，那是无法得出可信结论的，所以信息的检索和挖掘，始终是信息分析的第一要务。当然我也同样早已注意到假护照的问题，但这个问题的判定并不费事，因为我们掌握其他人没掌握的信息，这源自于我几年前在伊朗的考察。当年在伊朗，我就吃惊地发现，外表保守、刻板的伊朗，其实不但有大量的吸毒人口，而且早已是一个巨大的非法移民输出国。所以，从行为模式来看，伊朗人仅仅是向往西方生活的偷渡者，而不可能是恐怖袭击者，马来西亚的调查方向完全是错误的。

真正引起我注意的信息是路透社的报道，因为这条消息进一步证实了原来的信息——马航MH370航班的航线有异常表现。

路透社报道表明，他们有来自马来西亚空军的消息来源称，军方与民航雷达都侦察到航机出事前有偏离航道的举动，很有可能是尝试掉头折返吉隆坡，但原因未明。不过招致混乱的是，路透社还同时指出，马航的负责人基本否认这个说法，称航班如果真的发生了突发事故，会触发机上的系统发出警告信号。

我明白，现在是真的碰上了一个信息分析中常见的条件结构。信息分析中常见的情形总共可以被分为五种结构，分别是顺序结构、条件结构、假定结构、循环系统结构和嵌套结构[注]。所谓“条件结构”指的是在一定条件之下，存在两条逻辑上的路径，“是”的话会走一条路径，“否”的话会走另一条路径。马航的负责人提供的“触发系统警告信号”就是一个条件，如果真的如此，则路透社的信息就是不正确的；但问题在于，如果马航负责人的信息不正确，那就完全是另一回事了。

关键的问题在于，马航MH370究竟折返了没有？

直觉有的时候是很神奇的，在这个条件结构面前就是如此。这段时间以来，我对马来西亚官员起伏不定的表现始终持有一种怀疑态度，他们给我的印象是，在友善态度的背后往往是一片茫然，所以我很自然地对马航负责人所说“触发系统警告信号”的说法并不信任，只是现在还没有找到更好的解释，而这种解释只有在构建出一个清晰的结构化的模型之后才有可能实现。

在世界集中深挖马航MH370航班因何失联之际，中国国内新闻媒体的报道则在集中轰炸乘客家属。

《北京青年报》的大字标题是《MH370，我们要找到你》《希望马方尽快给家属一个交代》《中国政府多部门与家属见面》《失联者家属昨日填表申请签证》《72小时是家属心理分界线》。《新京报》刊发了评论性文章，标题是《失联飞机的共同守望》，此外还有质问性的大标题《飞机失联6小时后才公布》《未及时举行发布会通报消息》和《未及时向家属澄清传言》。反映家属悲痛心情的报道还有《失联前夜，错过与妻儿视频》《一夜守候》等。

《京华时报》的报道除了聚焦于家属之外态度还比较直接，如《马航希望家属做好最坏心理准备》《三名代表赴使馆被拒入内》《我们不需要道歉，我们要信息》《联名要求公布真实信息》以及一个完整的专

版《两天两夜，煎熬中坚守》等。《北京晚报》的报道比较具有行动感，如《不断有家属从外地赶来》《寻找亲人去还是不去》《希望能离家人近一些》。

与这些新闻报道出现的同时，还有消息传出乘客家属们已经到了濒临崩溃的边缘。网上有人透露，昨天下午在家属安置区的一角看到，一位有孕的家属在工作人员的搀扶下，瘫坐在椅子上喃喃自语："实在熬不住了！"据说，自从航班失联之后，安置区里到处充斥着"发现疑似残骸""有人拨通了乘客电话"等信息，家属们的情绪跟着跌宕起伏，饱受心理折磨。

很多媒体发布了采访乘客家属的图文，镜头中，家属们大多眼眶红肿、神色憔悴，某些网站的主页焦点图，更是直接贴出了家属情绪失控的现场图片。这一切都触发了大众的怜悯之心，引爆了一场不大不小的公众与媒体从业人员之间的舆论对峙。其实，信息伦理是信息文明的重要组成部分，西方国家是从20世纪70至80年代开始研究这一领域问题的，但对中国来说，这些信息伦理问题可能还是新闻界的"新闻"，因此出现这样的争议，并不令人奇怪。

《中国青年报》记者叶铁桥强调的是采访必要性，他说："揭露出来的有些事实是残酷的，有些真相是一时不能为社会公众所接受的，还有些引发的后续效应也是报道者所不愿看到的，但这并不意味着记者可以在这些角落走开，只要事关公共利益而非私域，他们就应该在那儿。"媒体人王志安也支持记者对家属的采访，但他强调，通过正确的方法去接近目标，才是真正的职业伦理。没有不能拍摄的场景，只有不能采取的方法。"媒体在很多时候，是一个不受当事人欢迎的角色。这很正常，因为公众的知情权和当事人之间的隐私保护是相互冲突的。这里面的边界是法律，不是当事人的感受。只要在法律的框架之内，媒体的采访权利就应该得到保护，即便有些采访和拍摄会导致当事人的某些不快。"

传媒当然会站在传媒的立场讲话，但有一点是明显的，众说纷纭之间，中国传媒界正在失去自己的准星。

在公众舆论的关注和压力下，中国民航空中安全局、外交部领事司和交通部在国内联合召开了第一次新闻发布会。可能是由于担心按照国际惯例，空难客机的搜救活动由飞机所在国主导，所以出席这次新闻发布会的各个部门都比较低调，外交部只来了一位领事司的副司长，交通部则是搜救值班室副主任。其中外交部领事司的副司长表示，他也有亲友在飞机上，新闻发布会期间几度哽咽。会议结束之后传出消息，中国已经全面接手马航事件的后续处理，马航在北京“只管吃饭”。

由于国内新闻报道的集中轰炸，伴随乘客家属的悲伤反应和困境，中国的大众舆论普遍对马来西亚的不满接近爆棚。而马来西亚方面的信息继续着混乱和滞后，明明已经有不少乘客家属准备前往马来西亚了，马来西亚也已在机场做好了一定的准备，但马航在新闻发布会上却还在发布着令大家不知所以的说法，“到达吉隆坡后，我们承诺一个星期会给大家一个结果，如果一个星期还没结果，我们会把大家再接回北京等消息。我们会跟进最新进展，如果得到消息，我们会再安排大家去飞机事发点”。

到现在为止，马来西亚高层、马来西亚航空公司、马来西亚军方、马来西亚媒体以及来自马来西亚的外国新闻报道均不一致，再加上中国的新闻报道以及搜救时间的步步挤压，信息面的混乱渐渐达到高潮，社会大众的焦虑情绪也在四处弥漫，这样的情形不但令人无所适从，而且也充满着危险。

水天一色的太平洋。

历史上的1519年9月20日，葡萄牙航海家麦哲伦率领270名水手组成的探险队从西班牙启航出发，他们要找到一条通往印度和中国的新航路。12月13日，船队到达巴西的里约热内卢湾稍作休整后，继续向南进

发，约在1520年3月到达圣朱利安港。就在这个时候，船队内部爆发了冲突。在费尽九牛二虎之力之后，麦哲伦才算成功镇压了西班牙船队发动的叛乱，让船队继续南下。他们顶着惊涛骇浪，吃尽了万般苦头，才到达了南美洲的南端，进入了一个前所未见的海峡。这个海峡就是麦哲伦海峡，它更为凶险，到处是狂风巨浪和险礁暗滩。又经过了38天的艰苦奋战，船队终于到达了麦哲伦海峡的西端，到了这个时候，麦哲伦的船队仅剩下三条船了，船员也损失了一半。

此后，再经过3个月的艰苦航行，船队从南美越过关岛，来到菲律宾群岛。这段航程居然没有遇到一次风浪，海面十分平静，原来麦哲伦的船队已经进入了赤道无风带。饱受了先前滔天巨浪之苦的船员高兴地大喊："这真是一个太平洋啊！"从此，人们把美洲、亚洲、大洋洲之间的这片大洋称为"太平洋"。

不过，太平洋并非真的太平，水手们所遇到的赤道无风带只是其中的一小部分。整个太平洋南北长约15900千米，东西最大宽度约19900千米，面积16624.1万平方千米（不包括属海），占世界海洋总面积的49.8%，占地球总面积的35%。太平洋是地球上四大洋中最大、最深以及岛屿、珊瑚礁最多的海洋。平均深度为4187.8米，最大深度位于马里亚纳海沟内，深达11033米，是目前已知世界海洋的最深点。而在北纬40°以北、南纬40°以南，还经常有大雾弥漫，实际上太平洋上的狂风吼啸和滔天巨浪是很著名的。尤其在寒暖流交接的过渡地带和西风带内，狂风和巨涛是常见的。此外，太平洋底还有大量活动的火山和高温热液活动区，富含硫化物的高温热液活动区，因热液喷出时会形成"黑烟"，因此也被称为 海底"黑烟囱"。我国的大洋一号科考船就曾在太平洋赤道附近洋中脊扩张中心找到过巨大的"黑烟囱"。

现在，就在太平洋西缘的洋面上空，一架大型运输机正在低空盘旋，它的尾翼上有一个圆圈和红星以及飞翼标志，这是越南空军的标志。

自从3月8日马航MH370客机失联以来，越南已经投入了大量的人力物力进行搜救，并且不断汇总信息，发布出来，同时越南还允许中国以及马来西亚的搜救飞机和船只进入越南领空和领海开展搜救活动。

越南人民军副总参谋长武文俊最先向越南国家电视台表示，有搜索队在越南土珠岛西南100千米的海域发现不明漂浮物，越南军方随后公布了漂浮物的照片，指出疑似舷窗或机尾碎片，但仍无法确定。此后，越南信息和通讯部在网站上发信息说，搜救飞机找到了怀疑是马航失联客机的内舱门和机尾的碎片。由于光线问题，搜救飞机无法在这些碎片附近降落以展开进一步调查。

此后，越南政府副总理黄忠海在越南国防部召开新闻发布会，宣布在旅游胜地富国岛设立前方指挥所，提高信息汇总和发出速度，集中全力寻找失联客机和上面的乘客。接着，越南《前锋报》又报道说，越南的一架水上飞机发现了更多的不明碎片。而从各方面信息的综合来看，越南方面投入的搜救力量确实相当多，总共投入了17架飞机和35艘各类船只进行搜寻，比美国、新加坡、印度、泰国、菲律宾和澳大利亚加在一起的飞机和船只还要多。

对于越南在马航MH370失联航班的搜救表现，即便是言辞谨慎的中国外交官员也做出了赞扬。中国驻越南胡志明市总领馆的副总领事周彤就表示，越南交通部副部长率队作为先遣组到富国岛，建立搜救前线指挥中心，此举是越方加大搜救力度、扩大搜救范围的举措。周彤评价说，越方在此次搜救中“非常积极”，近日出动了几乎全国的搜救力量，包括海军和各种飞机。此外，中国海军和海警搜救船只申请进入一些海域，越方也很快同意，“这体现了双方的互信”。

在媒体采访方面，中方也向越方有关部门通报中国媒体将赴富国岛采访，请其提供帮助。而越南富国岛当地军方也通过军报等渠道明确表态，优先为中国媒体记者提供采访便利。也许是受到了中国外交官表扬越南的刺激，马来西亚明显表现出了某种程度的不满，干脆大幅度收紧

了国内信息发布的尺度。

马来西亚民航局先是表示，越南怀疑是失联客机舱门的漂浮物并不属于失联客机。接着马来西亚代理交通部长希沙姆丁警告，不要随意散播不确定消息。据他解释原因有二：一是影响搜索进度；二是影响家属心情。紧接着，又传来消息，马来西亚民航局长指责越南媒体随意发布残骸之类的信息，非常不负责任，马方需要谨慎确认证实后才会发布消息。最后马来西亚官方干脆公开警告自己的国人，不得转发任何未经证实的信息！

与此同时，安邦咨询在马来西亚分支机构的联络也一度出现了中断和问题，马来西亚安邦的研究人员感觉到了紧张气氛，承受着巨大的压力。马来西亚安邦的研究人员告诉北京总部，当地的媒体现在只能转发官方公布的信息，虽然有一些批评声音，但都只能在私下表示，公开的媒体报道是看不到的。了解到了这样的情况之后，我拿起办公室的电话与马来西亚安邦的负责人通话，要求他转告大家，目前情况下暂时搁置工作，但要继续保持对事件跟进和关注。

我放下电话，继续全神贯注地反复评估“波音系统”信息界面上的各种变化。

9时06分，法国民航安全调查分析局（BEA）表示，已经与马来西亚和越南取得联系，愿意在水下搜寻或打捞任务中提供帮助。2009年月6日，法航447航班在大西洋上失踪，BEA曾经领导了长达三年的相关调查工作，当时深海打捞行动耗资5000万美元，用了两年的时间才打捞出黑匣子。

9时18分，马来西亚民航局表示，由于有人用假护照登机，所以不排除劫机的可能。

9时31分，台湾地区的《联合报》报道说，台湾官方上周就曾接获

国际反恐组织的警讯通报，提醒务必加强飞往中国内地航班的安检。

我注意到，台湾地区披露的这一消息起到了推波助澜的作用，加大了各国对恐怖袭击的担忧。媒体和网站在这一消息公布之后，立即犹如一石激起千层浪一样，各方怀疑和猜测的注意力顷刻间被导入了一个预设轨道，集中在了“马航MH370遭遇恐怖袭击”的可能性上面。一时间，各种有关的报道，如排山倒海般涌现，标题一个比一个耸人听闻。

就在世界各国新闻界普遍猜测马航MH370遭遇恐怖袭击的时候，中国政府一连串前所未有的拯救决定震惊了世界。

20时47分，中国军方宣布，调用大批卫星加强搜救力量。来自西安卫星测控中心的消息透露，在马航MH370航班失联之后，中心在第一时间启动应急机制，配合地面搜救人员开展对失联飞机的搜索救援行动。该中心根据马航客机的失联时间长、搜寻面积大的实际情况，对在轨运行的卫星测控计划进行了调整。紧急调动海洋、风云、高分、遥感4个型号，近10颗卫星为地面搜救行动提供技术支持[注]。其中，部分卫星还停止了原有工作计划，清空了星上原有指令，全力投入搜救任务，以加强对失联区域的气象监控、通信、目标搜索等行动的支持。事件发生以来，中心连续向各型号卫星准确注入应用指令数百条，确保了卫星按搜索救援的需要，提供持续、快捷、精确的云图、卫通等信息及数据服务。

20时55分，中国继续增加投入海上搜救力量。交通部海上搜救中心总值班室表示，到明晚10时，中国的海上搜救力量将达到艘舰船和架直升机。理论上按照每条船一天搜寻面积约3000平方千米计算，多国舰船飞机联合行动，总共投入了34架飞机、40艘舰船，可以在太平洋完成搜寻10万平方千米的面积。

一时间，太平洋上云集了各国的舰船，各国的海军旗四处迎风飘扬。

空难搜救行动历来都是在与时间赛跑，因为时间的逝去，就是生命的逝去。在这里可以看看世界空难史上著名的“安第斯奇迹”。所谓的“安第斯奇迹”发生于1972年，这是世界空难史上很有名的一次事故，因为幸存了16人，而且获救时已经被困在高海拔的安第斯雪山上72天了，他们之所以能够活着，靠的是以尸体果腹。

事情是这样的。

1972年10月13日，一架载有45人的客机从乌拉圭飞往智利，因遇上风暴坠毁在海拔4000米高的安第斯山脉渺无人烟的雪山中，机上的45名乘客都是乌拉圭的橄榄球手和他们的朋友、家人。飞机坠毁后，一开始还有29人生还，但在饥寒交迫之中，最后只剩16人活了下来。这16名幸存者为了生存，生吃遇难朋友的尸体，因为大多数遇难者都是熟人，所以他们先从不认识的人吃起，然后再吃熟悉的人，72天之后他们获救了。

这是一次涉及伦理道德的特殊空难，1993年，这个事件被美国好莱坞拍成了电影。而这个事件的确是世界空难史上最为惨烈的一次搜救事件，因为这架飞机上的人几乎都互相认识，不是朋友就是亲人，所以当飞机失事，72天没有救援而要靠尸体维持生命的时候，你的选择只能是吃朋友，还是吃亲人？最后这些获救的年轻人，虽然成功地活了下来，但是当他们回到自己生活的城市后，并没有受到欢迎，反而遭到了遇难者亲人的唾弃，咒骂他们是吃人的魔鬼。仅此一点，这一事件就在后来的日子里引发了极大的争议。

时间就是生命，空难事件中尤其如此。

国际救援界一般都认为，灾难发生之后存在一个“救难黄金小时”的时间段，在这一时间段内，幸存者可以有比较高的存活率。统计数据表明，第一天幸存者可以有90%的存活率，第二天幸存者可以有70%到80%的存活率，但从第三天开始，幸存者的存活率就会骤然降低。所以

在世界各种灾难当中，72小时内的国际救援是最有效的救援方式。世界卫生组织西太平洋地区紧急灾难专家裴西根曾经解释道：“72小时之后，救出来的要么是尸体，要么就是奇迹。”

太平洋上的“黄金72小时”，这是一场人与时间的赛跑，大家都希望看到奇迹。

与世界新闻媒体的一片喧嚣不同，冷静的信息分析家总是会注意到新闻记者所忽略的现象，这就是职业敏感性。我很早就发现，这个世界存在着一个奇怪的沉默角落——波音公司。

在整个世界几乎为马航MH370的失联忙得天翻地覆之际，波音公司似乎低调得出奇、冷静得出奇，除了放风说波音公司应美国政府的请求，有一些人提供协助之外，再无表态，再无动作，简直低调得要命。这样的情形与波音公司在全球市场上热火朝天的销售干劲，形成了鲜明的对照。

众所周知，波音公司不是一个普通的商家，波音公司是世界上最大的民用与军用飞机制造商，是全球航空航天业的领袖公司，总部位于芝加哥。公司下设两个业务部门：波音民用飞机集团和波音综合防御系统集团，在美国境内及全球70个国家共有员工16万多名。波音公司在全球航空业市场上拥有很高的市场占有率，号称是一家非常多元化、人才济济且极富创新精神的企业。员工中超过12.3万人拥有大学学历，他们来自全球约2700家大学，几乎涵盖了所有商业和技术领域的专业。

波音现有的主要民机产品包括717、737、747、767、777系列飞机和波音公务机，波音公司总是自豪地提醒人们注意到，全球现役的波音民用飞机接近1.3万架，约占全球机队总量的75%。2013年，波音公司全年的净利润为46亿美元，总收入达到866亿美元。波音公司几乎在任何销售场合，都会使用这样的标志性话语来做推销：波音民用航空服务部通过一流的全天候技术支持帮助用户保持飞机的最佳使用状态！

当然，这次马航的MH370失联事件对波音公司来说并不是掌声，波音公司还是可以用航空界的所谓“惯例”来做自我辩护：我是造车的，不是开车的人，一切要等到MH370被找到，最终调查报告出炉，才适宜做出表态。

不过，态度毕竟就是一种态度，难道波音公司就是现代版泰坦尼克号的白星轮船公司？当年的泰坦尼克号惨案造成了1500人死亡，但泰坦尼克号所属的白星轮船公司一句道歉的话都没有，以致全球的历史学家们迄今依旧在将怒火发泄到这家公司身上。这样的对比是不是牵强附会？我有些讽刺地想到，只要对比波音公司在全球市场销售时活跃而积极的态度，就可知道我这样说的原因。

我手里有一份波音公司的资料[注]，上面清晰地记载着波音民机集团负责国际销售的副总裁道格·格罗斯克鲁斯的讲话。格罗斯克鲁斯表示：“我们与各航空公司的所有部门密切配合，技术、工程、服务、运营……绝不仅仅是首席执行官。我们努力成为他们在航空领域的支持者，并在他们需要的时候提供解决方案。”而波音民机集团销售业务的最高领导托比·布赖特则宣称，作为销售主任，就要对客户承诺全天候的服务。他说：“一周天、一天小时，任何时候只要接到客户请求援助的电话，你就应该马上出现在他们身边，这项工作的性质就是如此。”

这样积极的态度哪里去了？现在波音公司为何如此沉默而低调？

3月10日这一天，在中国历史上非比寻常。在这一天，中共中央总书记习近平与美国总统奥巴马通了电话，其中谈到了马航MH370的失联；同一天，习近平还与德国总理默克尔通了电话，同样也谈到了马航MH370的失联。更加非比寻常的是，在这一天的晚上，习近平还亲自打电话给外交部领事司，询问MH370搜寻的最新进展。事实上，这一天从头到尾，中国的最高领导人始终都在倾力关注马航MH370失联航班的搜寻。

1. 信息分析是建立在系统论基础上的科学，因此它对各种事件的认识也是建立在系统的角度上，呈现出结构化的特点，可以用结构化的方式加以表达和展示。除了顺序结构和条件结构之外，假定结构是指一种在假定条件下的顺序结构，一般专业学科基本都采用的是这种解释形式；而循环系统结构是进行中的顺序结构，表示的是一个系统性事件的结构；嵌套结构则展示和解释的是子系统与大系统之间的结构关系。
2. 此后用于搜寻的中国卫星数量达到了21颗。
3. http://news.sohu.com/15/48/news210814815.shtml，搜狐客机，2003年7月7日。

第四天，2014年3月11日

太平洋。

中国第一位驾驶帆船做全球航行的航海家翟墨，在航行到太平洋区域的时候这样写道：

尘雾渐渐消散，帆船在海上继续航行。苏拉威西岛上的落基拉拉基山3311米的雄姿出现在我面前，望加锡海峡最窄处深达2366米的海水承载我的帆船驶过，东南亚附近的太平洋有着许许多多奇异壮丽的景观，就像那7米高的涌浪，白浪翻滚，就像大海被煮开了一样。

太平洋上，中国海军联合各国海空军启动了前所未有的大搜救。截至11日，参与搜救的国家已经增加到10个，共出动舰船42艘、飞机35架。中国方面南海救115轮、南海救101轮、海警3411轮、海军编号999的井冈山号两栖舰、海军编号528的绵阳号护卫舰，已经抵达马航客机疑似失联海域，正在展开搜救。南海救115轮的船长彭健波介绍，该轮在指定的搜救区域内以平行线的方式航行，船员通过望远镜观察、雷达扫测进行搜索。

在众多空难和海难事件中，真正的发现都是源自偶然。中国指挥搜救行动的部门很早就注意到这一点，并立即采取了行动。事实上从昨天开始，广东、海南海事局等部门就已多次发布航行警告，要求所有途经疑似关注海域的船舶注意观察海面情况，发现可疑情况随时报告。

广东省海上搜救中心表示，他们早已经将相关情况通报给辖区各搜救成员单位，要求南海救助局、省海洋与渔业局、国家海洋局南海分局、南海舰队、南海石油深圳分公司和湛江分公司，沿海各搜救分中

心，加强应急值班，做好应急救援准备。同时，广东海事局还通过船舶自动识别系统（AIS）、海岸电台等各种方式向在南海航行的船舶通报马来西亚航班失踪的消息，要求过往的船舶加强值班，认真瞭望海面，一旦发现相关信息马上向广东省海上搜救中心报告。

这意味着所有行经太平洋南中国海的船舶都肩负起了搜寻的使命。

海军方面，2010年年末刚刚下水的中国海军最新的井冈山号两栖舰与绵阳号护卫舰在11日全天组成编队在疑似失联海域全力搜索。两艘海军舰艇沿弓字形航线航行，启用雷达、光电、红外等全部观测器材24小时不间断瞭望。同时，井冈山号两栖舰的两架舰载直升机也以平行和扩展方式组织空中搜索。这两架直升机在两个多小时的第一架次空中搜索行动中就覆盖1000多平方千米海域，直升机最低时距海平面仅30米。随舰采访的记者看到，海面风浪平静，除两块木板外，没有其他漂浮物。井冈山号两栖舰也曾先后两次发现可疑目标并出动橡皮艇打捞，但初步的判定都是船用救生衣和渔船油料桶等废弃物。

根据交通部海上搜救中心的安排，确定的失联航班搜救疑似目标海域是在泰国湾以南的马来西亚与越南交界海域。井冈山号两栖舰、绵阳号护卫舰与南海救101轮、海警3411轮、南海救115轮等5艘中国舰船在泰国湾以南的一片90海里×25海里的海域内进行搜索。其中，井冈山号两栖舰和绵阳号护卫舰重点搜索两片海里25×15海里的长方形区域，这里的平均水深约有60米，像这样的水文条件是非常有利于搜救行动的。

与此同时，更多的增援海军舰艇正在全速驶向疑似目标海域。其中昆仑山号两栖舰、海口号导弹驱逐舰等三艘军舰继续向疑似目标海域航渡，同时在行进间全面做好搜索救援准备。另一方面考虑到搜救行动的支持需要，中国海军已命令千岛湖号综合补给舰做好准备，赴泰国湾以南马来西亚与越南交界海域为执行搜救任务的舰船执行补给任务。另外，海军还命令两艘专业远洋救生船提升战备等级，做好出航准备。

正在现场的绵阳号护卫舰的舰长张玉在电话中介绍，该舰在10日11时之前，绵阳号护卫舰已经与海警3411轮协同完成了对一片40海里×40海里海区的搜索，现在正航行至下一搜索区。11日到达任务区后，井冈山号两栖舰将与先期抵达的绵阳号护卫舰会合组成编队，协同执行搜救任务。

中国方面现在是根据外交部、马来西亚以及军方等方面提供的信息和情报，由交通部确定方案并执行在泰国湾以南马来西亚与越南交界海域的搜救行动。其中，直升机以平行和扩展航线进行空中搜索，水面舰艇沿纵向、横向两条航线弓字形行驶，把搜索海域分割为大约2海里×2海里的小方格。“我们要用上空中和水面所有的观察手段，提高发现概率。一旦发现遇险人员、可疑漂浮物或海面油污，立即实施救援、打捞、取样工作。”井冈山号两栖舰的舰长刘忠鹄说。

正在前往马航失联客机疑似坠落海域的交通部南海救101轮上，现场指挥组联络协调小组组长曾作青介绍了搜救行动方案，他们白天搜寻手段主要以目视搜寻为主，辅以望远镜和雷达等设备搜索；夜间和能见度不良的时候，就用目视加红外夜视仪、扫海灯、光电跟踪系统和雷达等搜索。搜寻作业中，在驾驶室及两侧各安排6至8名瞭望人员保持不间断搜索瞭望，搜寻航速白天控制在10节左右，晚上控制在5节左右。在确定信标或残骸疑似位置后，救助船将及时抛设浮标。在条件允许的情况下，潜水员还可以紧急下水核实或排除。

航空界的关注。

就像信息社会人们日常生活中所表现的那样，当信息爆炸超越了人们的想象之外，我们所能做的就是寻找专家的帮助，在马航MH370航班失联的问题上也是如此。几天以来，中国新闻界在这方面的努力，达到了前所未有的地步，各方面的媒体报道层出不穷，令人目不暇接。



中国海军搜救舰艇编队千岛湖舰艇靠奥尔巴尼港补给。（该图片由CNSPHOTO提供）



有媒体报道说，国内具有多年飞行经验的资深机长表示，飞机与地面沟通有4种方式，但这次所有的通信都失效，简直难以置信。中国飞机制造专家周济生表示，“波音777的飞机，可靠性和性能是很高的，要想所有的东西都坏掉几乎是不可能的。肯定是遇到了外界不可抗拒的力量”，“机组和地面联系不上，所有通信系统全部丧失，这种可能性不大”。飞机有两台发动机，上面各带有发电机，此外还有应急电源，这

些全部功能丧失而导致飞机断电的可能性也极小。如果发电机全部失效，依然可以靠电池继续工作30分钟，给予充分的时间发出求救信号。

中航飞机股份有限公司总经理唐军表示非常不可思议。如果是恐怖袭击，袭击者应该在客舱里，不可能冲入驾驶舱，威胁到驾驶员，所以驾驶员应有所反应，并发出信号。如果劫持者引爆爆炸物，将造成飞机空中解体；这种客机通常会携带很多行李，如果解体，坠落海域将会有漂浮物被发现。所以这种判断也有不合理之处。还有的专家指出，传统的劫机都会将飞机劫持到某个机场，并且提出相应要求，表达自己的目的，类似于“九一一”事件中的那样，而一架飞机被恐怖分子胁迫坠海的劫机事件少之又少。

国内某知名民航公司的资深机长则认为，马航MH370的情况，有可能是遭遇恶劣天气，导致飞机仪器失灵，飞行员将空天概念搞反，将海面当成陆地导致悲剧。这种情况一般是在夜晚的海面飞行中容易出现。一是由于飞行员疲劳，二是海天一色，更难分辨。但一般飞行员都有反应时间，一点信号没发出，基本不可能。

失联的MH370航班，最后传出信息是在35000英尺（10668米）的高空。有飞行经验的专家们表示，距离地面约1.1万米的高空平稳飞行时很少出现故障。因此MH370号客机的突然消失让人们不禁疑惑，到底在飞机上发生了什么，让飞行员甚至连发出紧急呼叫的时间都没有。尤其是根据MH370当天的天气实况，气象条件很好，风也很小，对流也很小，基本上是风平浪静的状态。

飞机制造专家周济生指出，飞行器飞到1万米以上，就已经进入巡航阶段，进入对流层，雷电、雷暴等都在飞机下面的低空形成，飞机处在基本上晴空万里的气象条件之下。不过，此时在对流层的边缘，还是可能会出现湍流，但顶多只会给飞机带来一些颠簸而已。“就像开汽车上了高速公路一样，始终保持稳定，没有什么车。”这种情况下，只能考虑人为破坏，如携带炸弹引爆而引发空中解体，“这也是一种可能

性，如果空难发生得很诡异的话，肯定会怀疑这方面的问题了。”此前确有飞机曾因炸弹而发生空难。如1988年泛美航空103号航班、1985年印度航空班机等。

媒体访问的美国航空界人士也表达了同样的观点，美国一名航空顾问公司的管理主任斯科特•汉密尔顿就分析表示，如果引擎全部失灵，飞机还可能滑行20分钟，这使飞行员有很充足的时间进行紧急呼叫。2009年美国航空一架空客A320从纽约拉瓜迪亚机场起飞后不久就丧失了引擎动力，尽管飞机距离地面很近，机长仍然有很长时间与塔台进行联系，并且将飞机成功迫降在纽约哈得孙河上。

作为飞机制造专家，周济生还认为，与空中爆炸相类似的还有空中解体。从现有的信息判断，飞机发生空中解体，飞行员没时间向地面报告的可能性比较大。造成飞机空中解体的一个可能性是飞机结构受到破坏，如机体直接断裂，其原因之一可能是疲劳的问题，“跟人一样，干活会累，飞机材料也会出现裂缝”。再好的飞机也存在疲劳问题，正因为如此，飞机需要经常检修、更换零部件，也有各种管理规章制度，需要飞机制造方持续跟进，航空公司及时认真维修、翻修、检查，以及当地政府的监管，这属于三方责任。不过，周济生也语带保留地指出，“11岁的波音777正处于使用寿命期之内，并不存在老化的问题，但飞机此后保养和维修方面如果缺失，可能还是会出现疲劳问题”。

问题是飞行员会不会选择自杀呢？

媒体调查以及航空界对此都持明显的怀疑态度。美国媒体在这方面带了头，他们指出，20世纪90年代就曾发生过飞行员自杀导致的空难。一架埃及航空的飞机曾因飞行员意图自杀而故意将飞机开进了海里。尽管政府调查员从未正式公布这种自杀方式，但研究空难事故的专家都相信，想要自杀的飞行员有选择这种行为的倾向性并且是可预见的。如果是飞行员无意中解除飞机的自动驾驶功能而造成坠毁，这种情况下飞机的可能坠落点也在距离其最后联络地点5~6小时距离以外的地方。

而且这种情况，雷达应该会检测得到飞机。

国内航空界的飞行员大都表示，飞行员自杀等冷门猜测，当然也不能排除，不过正常情况下，这不太可能！不同的职业和行业都有自己的职业习惯和行业忌讳，尤其是在人类直面遭遇自然界挑战的航空和航海领域更是如此。飞行员大都不愿承认、接受这种自杀的可能性，有些人甚至连谈都不愿意去谈论。他们表示，类似MH370飞机的情况极端少见，飞行员当时可能遇到超出平时应急训练和预案的紧急情况，或者飞行员根本没有经历过甚至见过这种情况，导致操作失误，来不及发出信号。

会不会被击落或是被不明飞行物撞击？

擅长阴谋论的中国媒体也包括美国媒体都有猜测说，飞机是否无意中被一些国家的军事武器击中。这种说法也不是无中生有，1988年7月，美国海军军舰文森号就“错误地”将一架伊朗航空的飞机击落，造成机上290名乘客和机组人员死亡。1983年9月，一架大韩航空公司飞机被俄罗斯战斗机击落。但这架飞机几乎还在马来西亚的水域，马来西亚自己击落自己的客机，还是很难让人相信。至于陨石等不明飞行物击中飞机的可能性，有飞行员就直截了当地表示，基本不可能，现在的民航客机一般都有防撞系统。民航客机都有既定的飞行线路，平时基本不会相撞。万一系统发现可能会与另外的飞行器相撞，则会提前几十秒发出预警。另外，在如此高空中，鸟类的撞击一般也不可能，即使碰撞，也不至于如此。

最后还有一个搜救行动中必然要问的问题，飞机如果坠落海上，乘客的生还概率究竟有多大？

媒体源自于航空界专家的报道相当不容乐观。飞机坠海分以下三种情况：空中解体，坠海之前，飞机已经爆炸，机上人员存活概率基本为零，机身碎片散落范围可达百余千米；失控高速入海，大多数海上空难

都是这种情况，生还概率也极低；海上迫降，让飞机以安全速度落在海面，但迫降对飞行员的个人素质和心态要求极高。

在海上迫降，从技术上来讲是可以实现的，但飞机驾驶员必须要具备这种操作技能。国内某大型航空公司的机长告诉记者，海上迫降有非常大的风险，不但需要飞行员技术还需要有天气和环境的支持。水上迫降，最经典的例子是“哈得孙奇迹”，2009年1月，美航A320客机刚起飞，就因发动机吸入鸟群而损失动力，57岁的机长凭借丰富经验和过硬的心理素质，居然让飞机平稳降落在哈得孙河面上，在之后短短12分钟内，机上人员全部获救。

这位机长同时表示，根据最后监测到的航班信息来看，MH370在海上迫降的可能性不大。他说，需要采取迫降时，机组一般会保持与地面空管的联系，并不断汇报状态，而MH370没有。而且以失去联系前的飞行高度来说，迫降海面危险极大，由于巨大的冲击力飞机也会被拍碎。全国政协委员、著名军事专家尹卓在接受采访时也明确表示：“飞机从空中到海上，人员生存机会很小。一是民航机上没有降落伞等救生设备；二是从撞击力来判断，飞机遇水后会解体，人员生还的可能性不大，但也不能完全排除。”

看来尽管媒体费尽心机榨取航空专家们的观点，但实际除了五花八门的各类可靠和不可靠的猜测之外，航空界的专家们并不能给大家什么比较可靠的消息。信息社会有一种共振现象[注]，它会大大地放大本来事情应有的幅度，最后使之产生根本性的偏离。现在的各种揣测，实质就是这种信息共振在发挥作用。或许也是看到事情正在变得越来越离谱了，中国驻马来西亚大使黄惠康的劝告就显得很有道理并且实事求是，他说：“大家要有耐心，很多事情超出了想象和控制。”

针对现在匪夷所思的失事原因和各种猜测，先后在哈尔滨飞机制造公司、上海飞机研究所和中航商用飞机有限公司累计工作37年，全程参

加了我国首个大型客机项目“运十”的研制，并相继参加过中美合作150座级干线飞机（老干线）、中国和空客合作100座级飞机（AE100）以及我国自主研制的新支线飞机ARJ21等项目可行性论证、总体设计和工程发展工作的权威专家周济生也无奈地同意，他认为这事远远超越了传统的分析方法，可能是有不可抗拒的因素在，也增加了很多的想象空间，“我们需要往非传统的方向考虑。”他说。

未知的折磨最可怕。

马航MH370家属最早一批到达马来西亚吉隆坡的时间是在2014年3月11日，这一批最先过来的家属只有2人。乘客的家属们并非全都想到马来西亚来，中国人的家庭观念很强烈，家族成员之间的联系非常紧密，突遭大事，冲击可想而知。况且他们的家庭情况也千差万别，每家也是各有各的问题，因此想法不一致也是可以理解的。不过，他们有一点是共通的，回想起这几天的遭遇和心理折磨，心情都是难以言表的。

一位与亲人失联的MH370乘客家属回忆开始的情况时说，情况糟透了，10时多以后随着一条接一条的坏消息传来，大家的情绪开始变坏。“每次看到失踪飞机的新闻，都会抱着家人痛哭。”她说，“人到底现在怎么样了，始终没人告诉我们。”

10时10分左右，接机家属似乎找到了希望——“失联客机在南宁安全着陆”的信息在网上迅速传播着。据称消息来源是马来西亚国营电视台，网友们转发时都还加上了鲜花或笑脸的图标。一个由20多家媒体突发事件记者临时组成的微信群里，记者们开始相互鼓劲，“准备去南宁吧”。《新京报》的记者王瑞峰正在昆明机场准备登机返京，他接到报社指令在机场待命，随时准备转机去南宁。他守在登机口，直到快11时，消息被证实为假，才登机返京。


MH
370

珀斯皮尔斯空军机场外的悼念。（该图片由CNSPHOTO提供）

媒体记者与乘客家属的关系是奇妙的。11时左右，《潇湘晨报》记者周喜丰发微博称，几位家属“在前往丽都饭店车上哭泣。不忍心打扰”。他说，车上的记者没人追着家属采访，只是轻声问候。但回应只是长时间的沉默或哭泣。同一时间，中国青年政治学院退休教师王东成，刚到家属休息区便泣不成声，他不停地说“坐在这架飞机上的应该是我”。

原来在王东成的组织下，23名平均年龄60岁的朋友分成两拨去尼泊尔自由行。9位同伴坚持将航行时间更好的南航航班留给了王东成等几位年长者，选择乘坐了马航MH370，从吉隆坡转机回京。

“昨天我还跟飞机上的几个人在聊天，现在却怎么都联系不上了。”王东成说。

13时20分左右，再次传来坏消息，雅虎新闻援引越南媒体消息称，越南一位海军上将称客机在柬越争议岛屿富国岛以南153英里处坠毁。13时34分，《人民日报》官方微博称，《人民日报》记者从越南海军第五军区政治处主任窦凯还大校处获悉，飞机坠落在坚将省土珠岛153海里处，是越南马来领海交界处。

家属区再次传来低泣声。

一位女士知道飞机安全的希望不大后，攥着电话一下倒在丈夫怀里。在现场的工作人员说，男人搀住女人后，把脸扭向一旁，绝望得眼睛紧闭，但没有出声。

一名马航的工作人员来到机场的到达区。记者瞬间将他围住，询问航班情况。他没有做任何答复，只是在一张写字板上写：“到丽都饭店了解相关情况。”

去丽都饭店的大巴在路上，家属们大多低着头捂着嘴，呆呆地坐着，默默走着；一对中年夫妇低声告诉记者，他们的儿子在这趟航班上。

14时左右，不断有外地家属拎着行李赶到丽都饭店。迎接他们的是来自机场的外航协会的工作人员，他们是作为志愿者帮助家属收集信息的。家属们围着志愿者，要他们马上联系马来西亚航空公司，公布即时信息。还有家属建立了370家属微信群，他们在里面互相告知信息。

同一时间，丽都饭店，几十名家属围住现场的工作人员，情绪激动地要求"给说法"；更多的家属坐在椅子上或倚墙席地而坐，不停用手机上网，搜寻最新的消息，还有的三五人聚在一起分析可能发生的情况。一对母子相依偎着默默流泪。

16时左右，首都机场马航办公室内，仍有家属在等待消息。

而在丽都饭店二层家属等候区，马航的工作人员仍未现身。这时，一名家属在房间昏迷，饭店的工作人员来到家属休息室，寻找急救人员。"5021的家属昏倒了，快去看看吧！"工作人员急切地喊道。

17时多，　两名法国人来到家属休息室询问消息。他们填写了家人的信息后，靠着墙，两眼无神地盯着前方。

作为志愿者的姚瑶见到失联客机的第一位家属，是一位等待着独子下落的母亲。推开房间的门，还没等她说话，这位母亲就放声大哭。这位母亲甚至哭晕过一次，但姚瑶没有制止，她坐在女人旁边，任她发泄。

哭累了，女人开始讲述他的儿子，30岁出头，未婚，"非常非常优秀"，是她"一辈子的寄托和骄傲"。最后的焦点还是："飞机到底去哪儿了？"女人歪着头，用通红的眼睛盯着姚瑶："你说我儿子会不会回来

啊？”

“不知道，但我们都希望他回来。”

“最大的折磨是未知。”这让姚瑶感到很难受，中国之前的地震和空难灾难，不好的结果都摆在人们面前，“只要开展工作就好”。但这次，“未知无限加重了人们的恐惧和焦虑，而不只是悲痛”。和姚瑶一样，这次事件给男性志愿者成竹的最大折磨，也是未知。他记得接触过的一名年轻人，MH370上的一名乘客是他的发小、兄弟、最亲的朋友，哭得浑身发抖的间隙，年轻人需要答案：“你觉得还有希望吗？”

成竹说：“结果出不来，家属们会纠结到无法自已。所以你给对方希望也不是，不给也不是。”等待，对家属的折磨，成竹把这种感觉形容成“古代的凌迟”，一点点地折磨人，最终把人击垮。

焦虑、摇晃、沉默，不愿开灯的房间，不想多说的独处。面对迟迟未出的结果，MH370乘客的家属们有人已经崩溃，有人不肯面对，有人勉强地维持着自己构建的心理平衡。

来自马来西亚的信息总是混乱的。

从事信息分析工作的人早已熟悉了这些信息特征，但社会大众并不熟悉，他们中的很多人就像信赖中国权威媒体那样信赖着来自马来西亚官方提供的信息。可惜马来西亚官方的权威性并不可靠，而且他们越想权威就越权威不了，在整个MH370失联事件中，出错、吞吞吐吐、含糊其词、“说了等于没说”以及自相矛盾，是很常见的现象，让人感觉无所适从。

3月8日上午7时24分，马航发布第一条声明，称MH370飞机在2时40分与地面失去联系。此后媒体调查发现，这架飞机与胡志明市管制区同管制部门失去通信联络的时间为1时20分，比马航公布的时间早了80分

钟。对于这样的事实，马航根本不做解释。或许可以作为一个背景，马航相关负责人还告诉新闻界，对于媒体发布的一些言论，马航内部会第一时间去核实，但“我们对外发布需要经过马航总部和马来西亚政府批准”，对于各种传言，即便马航证实了，没有马来西亚政府的同意，也不能对外发布。

马来西亚代理交通部长希沙姆丁公开宣称，当局已经掌握闭路电视拍到持假护照登机者的画面，但“他们的国籍将不会被公布”。随着BBC（英国广播公司）等新闻媒体揭露持假护照登机的是伊朗人之后，马来西亚移民局又召开了新闻发布会，公布并确认持假护照登机的的确是伊朗人，但又解释说“他们不会是恐怖袭击者”。

此后混乱还在继续，马来西亚警察总监（IGP）在通报失联飞机调查情况时表示，目前不排除任何可能性。他说，他们的警方专家分析认为，关于失联航班存在四种可能性，可能是劫机、蓄意破坏、精神问题或个人原因。总之，他们认为是犯罪活动导致了MH370航班的失联。马来西亚警方的分析和看法，显然与马来西亚航空公司以及官方保守的看法又存在着矛盾，因为后者还在坚持“一切因素都是有可能的”。

更加令人摸不着头脑的事情还有很多，MH370的假护照登机人始终是重点怀疑对象，为此马来西亚警方公布了两张持假护照登机者的照片。不过，在现场的多名记者发现，照片中两个人的下半身完全一样，而且第一张照片上明显有上下半身分割的痕迹。对此马来警察总长助理居然回答说，“你们只要认清他们的脸就可以”，这些马来西亚的专业人士，似乎对证据的可靠性完全漫不经心。

马来西亚武装部队司令祖尔基费利早在3月10日汇报事件最新进展时就曾表示，军方雷达记录显示，马航失联客机在失踪前有折返迹象。但此后的两天，马来西亚空军司令达乌德将军明确否认曾说过军方探测到客机出现在马六甲海峡北部上空，称有关报道“不准确”，他解释称军方雷达于3月8日2时15分记录到一个不明亮点，但不确定是不是马航

MH370。

中国新闻界普遍注意到，马方作为危机管理主导角色实在谈不上合格。这首先表现在权威信息发布上的混乱。马航、马方机场、马方航空管理机构、马军方，各执一词，说法前后不一，相互否定。其次，直到3月13日，马方仍没搞清楚失联现场在何处，甚至何时才是失联的准确时间。明智的新闻记者们已经在猜想，在现场都无法确定的情况下，各方的大规模搜救恐怕只会是一场忙乱、一场空。

信息就是这样，它会制造问题和麻烦，也会为解决问题和挑战创造条件，前提条件是你能驾驭信息，懂得利用科学的信息分析。从信息原理的角度来讲，信息和信息分析是不能分开的，信息好比是一个裸体人，信息分析犹如衣服，人只有穿上适当的衣服，才是一个正常的可供辨别职业、年龄和阶层的人，这就是信息科学的原理，也是在信息社会中生存和发展的原理。马来西亚的问题在于，始终只是提供信息，不讲信息分析，犹如一个人只有裸体，随意供大家凭借想象去肆意打扮他，不产生混乱才怪。

马来西亚方面在马航MH370失联事件过程中的表现，始终是在信息原理上犯错误，他们似乎没有人熟悉信息，也不了解信息的作用，夹在中间，左右为难。如果不透露信息，世界会说马来西亚这个国家很落后，所以还是要及时传递信息；但传递的信息又没有可靠的信息分析支持，所以透露出来的信息又千疮百孔，矛盾百出，反而制造了大量的疑问和问题。这种情况下，马来西亚又在信息的发布和利用上动摇了，反复重申国家的信息管制权力，甚至指责其他国家滥用信息。就连马来西亚的代理交通部长希沙姆丁也在焦头烂额之余一再“希望媒体和民众不要传播未经核实的猜测”，结果不但马航因此遭受到很大的压力，压下了很多的信息；即便是马来西亚关注此事的国民也受到巨大的压力和误导，部分人也开始对包括中国在内的其他国家有所指责和怨言。

信息就是这样，透明度高、随波逐流不行，不透明也不行，信息是

有导向的，而导向又可能是不可控的，慢慢地，事情终于被导演成了一场混乱不堪、令乘客家属痛苦不堪的巨大信息灾难。

也许是为了共襄盛举，也许是为了发挥群众运动的魔力，此前马来西亚掌管宗教事务的总理府部长嘉米基尔（Jami Khie Baharom）曾经呼吁全国人民提供力所能及的帮助，欢迎任何人参与搜索行动，甚至连马来巫师也不例外，结果立即导致让全世界瞠目结舌的一幕在吉隆坡国际机场上演。

马来西亚是一个巫师文化盛行的国家。2014年3月10日这一天，巫师伊拉布欣来到吉隆坡国际机场，宣称要利用自己擅长的巫术来协助寻找客机。他在几个助手的帮助下，通过占卜算出飞机要么还在空中飞行，要么已经坠海。他表示，“飞机是被精灵劫持”，“一只巨大的鹰出现在飞机上空，然后飞机突然跌落”。

伊拉布欣是马来西亚当地著名的巫师，人称“巫王”。据说，他在当地的生意非常好，已经买了13辆奔驰车，建起了一座大别墅。他还频繁出现在当地许多大事故当中，协助救援活动或解决灵异事件，比如说马来西亚的高峰塔公寓倒塌事件，当地著名鬼屋“Villa Nabila”灵异事件以及1993年震惊马来西亚的女巫杀人事件。

不过，在如此重大的事件中，请出巫师来解决问题，在外人看来还是有点匪夷所思。然而，在当地，巫师是从古流传至今的职业。巫师，在当地也被叫作“bomoh”，最早是作为巫医出现的。巫医使用草药、咒语等给病人治病。后来，巫医的“职能”越来越广泛，包括通灵、占卜、祈福等，慢慢地就从巫医演化为巫师。

在马来西亚，人们相信巫师可以直接和异界的神灵对话，作为灵媒传达鬼魂的意思，或召唤魂灵帮助他人解决问题，或是下诅咒。巫师一大有名的技能，是预知未来，占卜未知之事。人们常常会在陷入困境以后，寻求巫术帮助。

现在，即使科技和医术已经相当发达，但巫师这一职业仍然在马来西亚流行。马来西亚国家博物馆还举办过以“发现鬼魂”为主题的展览，吸引了30万参观者，创了博物馆受关注的纪录。当地许多政客也会借助巫师的力量，帮助自己仕途顺利，升官发财。

1993年，马来西亚发生了一件震惊全国的“女巫谋杀议员”案。时任国会议员的马兹兰邀请当地著名女巫莫娜利用巫术帮助自己升官发财，但却被莫娜和她的丈夫以残忍的手段杀死并分尸，埋在一个大坑洞内，用水泥封住。

这个案件直到2001年才被侦破，莫娜夫妇也被逮捕，并判处绞刑。然而，在行刑的时候，女巫莫娜表现十分奇怪，她面露微笑，神态平静，穿着色彩艳丽的服装，临死前默念“我永远不会死的”，给人们留下神秘莫测的印象。

在马来西亚，每逢国家重大事件之前，巫师也会频频现身。伊拉布欣所参加的几个重大事件，都是当地著名的灵异事件。如高峰塔公寓坍塌案，在当时就引起了很大轰动，之后有流言说，事发地点经常出现灵异现象，如有鬼魂出没、半夜有婴儿啼哭等。而鬼屋“Villa Nabila”也被网民列为全球十大闹鬼胜地之一。在这些事件中，当地人会寻求巫师驱魔辟邪，或祈祷作法。因此，在这次飞机失联事件中，请求巫师来占卜也就不足为奇了。

不过，马来西亚是一个穆斯林国家，巫师在当地也引起政治宗教方面的异议。马来西亚的国教是伊斯兰教，当地有超过1000万居民是伊斯兰教徒，他们对巫术非常不感冒，甚至反对。在这次飞机失联事件中，伊斯兰NGO（非政府组织）[注]马拉西亚宗教学者组织（Pertubuhan Ilmuan Malaysia）的发言人就谴责说：“这种无意义的宗教仪式，只会让马来西亚的穆斯林尴尬。”马来西亚反对党的领导人安瓦尔还公开指责现政府，让巫师寻找飞机：“难道我们看上去还不够蠢吗？”在一片喧嚣

之后，马来西亚总理府否认了官方邀请“巫王”来作法[注]，并且还派官员去巡视，防止巫师再跑到机场去作法。

混乱还在持续扩散。

我注意到，内部“波音系统”的一则消息指出，ebay网站中居然已经有交易者在叫卖MH370.COM的网站域名，售价5000美元起步。该竞标的时间与航班失联的时间相同，也是3月8日。信息世界让很多东西都从阴暗角落里浮了上来，这个世界是一个没有秩序的世界，什么时候都有趁乱牟利的人也不奇怪！

马来西亚总理的行动也是相当不可思议。一方面，总理纳吉布宣称，现在搜寻马航MH370失联客机是当务之急；另一方面，在这个关键时刻，纳吉布又在出席一家大型百货市场的开幕仪式，并且兴高采烈地对民众发表讲话，“现在1令吉就可以买到一只鸡[注]，希望以后人民不要再投诉物价上涨了”。

丑闻总是吸引眼球的，也是最容易制造混乱的。就在这个时候，MH370的副机长爆出了丑闻，被人发现曾经违规邀请女性进入机舱拍照。这样的现象定然会增加对机组成员的疑虑，马航对此表示“震惊”，但同时也表示，无法确认报道中的照片和视频的真实性，呼吁媒体和大众尊重员工和乘客的隐私。我认为这样的信息不但吸引大众注意力，也呼应了美国对恐怖袭击的关注，导致今后机组成员必然会成为重点调查对象。

信息的混乱，加重了信息过滤的压力。

信息分析的重要工作之一，就是要从表面庞杂混乱不堪的现象当中进行过滤，这中间有一整套的方法，包括整序，也包括对比和分析，目的就是要像福尔摩斯一样，通过有效的过滤过程，拼接成一幅完整的有清晰结构的图景。这个过程不是那么容易的，因为事情的演变往往是动

态的，经常会横生枝节，要始终跟踪来做，这样才能准确把握其中有价值的进展。片刻即逝的一个信息，往往极易在信息的海洋中沉没下去，而有时这种信息就是决定重大结果的信息，准确捕捉到这样闪光的信息节点，这是信息分析的重要工作。

我在雪片般飞舞的混杂信息中，再次观察到一个奇怪的现象，再次遭遇到一个信息分析的条件结构的挑战，马来西亚的实际搜寻地区与其他国家现在投入重兵搜寻的“疑似目标海域”发生了明显的差异。在马航发布的第11份声明中，他们宣布将增加陆上搜索。声明指出：1. 搜索范围将大于飞行路线；2. 搜索的重点是马来西亚西半岛；3. 当局在研究航班折返飞往苏邦的可能性；4. 将增加陆上搜索；5. 可疑油带和漂浮物与客机无关；6. 客机出发10天前曾做过保养，机件没有问题。

在这份声明中，马来西亚的疑似目标海域实际上悄悄发生了改变，在看似合理的理由之下，扩大搜索范围当然是一种有责任感的表现，但他们的搜索重点明显出现了向西的移动，为什么向西，而不是向东呢？

如果将观察坐标沿着时间轴向前移动，我们就可看到一些信息的披露是与此有关的，可以建立起信息链[注]，表明马来西亚隐藏了一些不该隐藏的信息。而过去的一些已经沉没下去的信息，如“客机发生折返”现象、马来西亚空军的“雷达信号”等，其实都具有真实的意义，而并非像马来西亚方面现在解释的那样是无意义的。

所以，从现在这个阶段的信息分析结果来看，我倾向于否定这个条件结构，启动“陆上搜索”并非完全是失去章法的表现，而是更像隐藏了某种重大信息的表现。

从3月8日开始，时间已经过去了4天，成功搜救MH370航班乘客生命的希望已经越来越渺茫，参与搜救的各国海空力量因为泰国湾的疑似目标海域毫无发现，同时也因为搜救行动的耗资巨大，渐渐开始产生了退意，互相指责开始出现。如马来西亚就指责中国媒体散布不确实的信

息，误导搜救行动，而马来西亚和越南之间也有发生互相指责。与马来西亚主导的这场混乱不堪的搜救行动相比，我们可以对比、参考一下法航447航班空难事件中的搜救行动。

法航447航班的客机是在2009年6月1日失去联系的，该航班是一架空中客车A330-203客机（注册编号：F-GZCP），载有216名乘客以及12名机组人员，在巴西圣佩德罗和圣保罗岛屿附近的大西洋洋面上坠毁，机上人员全数罹难。这次空难是法国航空公司成立以来最严重的空难，亦是A330最严重及首次商业飞行空难。空难之后的搜救和调查，按照国际法始终由法国民航安全调查分析局负责。他们定期举行新闻发布会，有专家介绍并解读信息和情况，只要有可能还会事先公布下次新闻发布会的时间和内容。

法航447航班的搜救和调查，最为值得注意的一点经验在于，一切均是由专家主导而不是官员主导。在这一点上，马来西亚与中国某些领域的情况相似，都是由非专业的官员主导的。马来西亚的交通部长，按照马来西亚国内政治而言，这个职位向来是华人担任的，但由于华人最大的执政党马华公会在去年大选后决定不入阁，所以这个职位才由马来人担任，这也就是希沙姆丁的头衔为“代理交通部长”的原因。问题在于，希沙姆丁并非是一个专业人员，他仅仅是一个官员，仅仅拥有权力，他并不具备驾驭信息的能力。东方社会就是这样，对权威的迷信和迷恋，有时可以超越一切。似乎权力就是知识，神秘就是知识，结果弄得一团糟。事实上，政治与专业的边界应该是清楚的，权力与专业的边界也应该是清楚的，只有清晰的边界，才能确保效率，才能有条不紊地推进调查工作，在重大突发事件中，尤其应该如此。

同样是空难之后的搜救和调查，法国人基本就是遵循这样的原则。

法国民航安全调查分析局在事故发生以后，一共派出了 4 支专业团队前往现场进行调查，其中最主要的是一支搜寻队伍，他们始终与来自法航和空客的相关专家紧张工作，希望收集失事客机的信息，最终在

2014年夏季公布第一份调查报告。而打捞尸体和飞机残骸很明确是由巴西军方负责的，事故原因的调查由法国政府负责，遇难者的物品由法航负责，遇难者身份的识别由巴西联邦警察局和民事警察局派出的法医负责。几方面共同合作，各行其责，有条不紊地开展工作，这是法航447航班在发生空难之后，能够在长达5年时间的搜救、调查之后，成功找到空难事故原因的根本。

他们的成功工作模式，可以挽救今后更多人的生命。

2014年3月11日深夜，也是马航MH370航班失联后的96小时，我看到来自马来西亚的信息，马来西亚海军中尉否认曾经讲过“失联飞机曾经飞越马六甲”。我想，这个时候来自马来西亚官方的这种否认，只能是一种国家政治态度的宣示，除了在“飞机折返与否”的问题上制造更多的信息混乱和迷雾之外，不会有太大的意义。现在，信息辨识和分析结果都清楚指向，这架飞机确实发生了折返吉隆坡机场的现象，只是原因成谜。还有一点也非常重要，现在只要按照这样的顺序结构推演，不难发现，目前正在泰国湾以南马来西亚与越南交界海域大规模展开的搜救行动，完全弄错了方位，疑似目标海域，根本就不在泰国湾以南马来西亚与越南交界的海域，而是在吉隆坡以西的方向上。

1. 信息共振，指的是由于社会集体无意识（跟风舆论）导致的特定方向上的信息量放大现象。
2. NGO指非政府组织，在国外有大量这样的组织存在，他们以公共政策为己任。
3. 实际这位“巫王”先后在吉隆坡机场作法两次，马方并未控制住局面。
4. 令吉，马来西亚货币单位，1令吉相当于2元人民币。
5. 信息链指信息与信息节点之间的关系，这种关系并非是一开始就能得到认识的，发掘这种信息链的存在，是信息分析的重要工作内容。

第五天，2014年3月12日

时间分秒流失，100多个小时过去后，搜救变成了搜寻。

最先打退堂鼓的是泰国，泰国皇家海军宣布，在泰国和马来西亚海域的搜索，由于完全没有进展，因此准备尽快结束。但是也许是为了照顾中国的形象和影响，泰国人也留下了“活话”，泰国海军副司令表示如果马来西亚有需要的话，泰国还会继续搜索工作。紧接着，越南交通部长范贵肖在今天也宣布，越南将会暂停空中搜索等一些搜索行动，等待马来西亚官方提供进一步信息后，再考虑恢复这些搜索行动。越南对马来西亚的不满始终存在，就连退出搜救行动的借口，都与马来西亚提供的信息不实有关。

值得注意的是，即便是中国有关部门此时也对马来西亚的信息产生了严重的怀疑。中国海上搜救中心公开宣布，他们已经决定，从12日开始，“调整优化搜救方案”，适当扩大搜寻范围，同时还将协调过往马六甲海峡的中国商船，加强瞭望，协助搜救。显然，中国有关部门也认定马来西亚的信息不准确，同时由于搜救的黄金时间已经过去，搜救也渐渐变成了搜寻。

我认为，从搜救到搜寻这样的改变是不幸的，但也有理智的成分。因为现在的信息表明，马航MH370航班发生奇迹的可能性接近于零，“搜救”意味着还有可能抢救出乘客中的幸存者，这对众多的乘客家属来说，是希望，是期盼，更是折磨；问题是随着时间的过去，这种希望逐渐接近于零，与其如此，还不如根据信息分析，实事求是地告知乘客家属们真实境况，今后的重点是在“搜寻”，目的是找到失联客机，发掘事故的真实原因。这样做虽无希望，但也少了折磨。更为重要的是，

有利于社会稳定和秩序，减少信息干扰。

遗憾的是，虽然我认为中国有关部门是了解这些情况的，也正在这样做，但在与社会大众的信息沟通方面，还是存在问题。他们是这样想的，也是这样做的，但却没有告诉社会大众，更没有告诉社会大众这样做的理由和原因。

所以，期待依旧，压力依旧，问题也依旧。

中国中央电视台。

屏幕上，辽阔的太平洋，中国的舰艇编队正在航行，泰国湾口，一片薄雾笼罩洋面，海风呼啸吹拂着舰旗，猎猎作响。镜头所见，舰桥上，大量值更瞭望人员手持望远镜在紧张搜索，海浪翻滚，远至天边。记者访问中国海军舰艇编队指挥员，他的焦虑之情，溢于言表。他直对着镜头说，舰队依旧在全力以赴地紧张搜寻，现在关键的问题是信息多变，信息不准确。很显然，投入重兵的中国海军所获得的情报支持也相当有限，而现在毫无疑问的是，信息已经成为制约搜寻工作的要命因素[注]。

更多的乘客家属来到马来西亚。

3月11日上午，在马方的安排和协助下，又有9名MH370失联航班中国籍乘客家属抵达吉隆坡机场。中国政府的工作组和中国驻马使馆工作人员前往迎接、慰问和照料。马航方面的消息指出，截至目前共有12位家属抵达吉隆坡，马航已为每一位家属安排指定的安抚人员。凌晨，由专人送家属前往首都机场，到达吉隆坡后，也有专人进行照顾。根据目前掌握的信息，MH370航班的乘客家属并非是同一批抵达吉隆坡的，具体人数方面，中方、马方以及马航各方的说法也不尽一致。

几乎就在失联乘客家属到达吉隆坡消息出现的同时，又发生了乘客

家属拒领慰问金的事情。

事情的起因是昨天马航公布了一份家属需要填写的《特别慰问金收据》，收据上说“该笔款项系用于满足2014年3月8日由吉隆坡飞往北京的MH370航班在飞行过程中失去联络而产生的应急的资金需要”。不少家属认为马航发放的慰问金并非是此前所说的“单纯精神慰问”，因此拒绝领取。

马航相关负责人表示，目前家属没有领取的原因，并不是对金额表示质疑，而是对签收单上某些细节有疑问，马航已将疑问记下，会向总部反馈，第二天一早给家属答复。马航有关负责人介绍说，原来计划为每一位乘客的亲属发放合计人民币3.1万元的慰问金，用于安慰以及解决亲属所带资金不足的紧急情况。但发放慰问金的决定因遭家属质疑而搁置，是否发放、发放金额均需今后向家属统一说明。

此后，马航在11日下午同家属进行沟通后，修改了慰问金签收单。签收单上特别注明“马来西亚航空公司系基于善意支付该款项，并且该款项不会从将来获得的任何最终赔偿中予以抵扣或扣缴”。马航在所发表的第14份声明中还提到，从现在起，生活备用金发放范围扩大至马来西亚和其他国家的失联航班乘客家属。马航还通过其网站声明称，将竭尽所能保障家属的基本需求，以及提供心理和精神的援助。与以往表示透露信息需要政府批准不同，马航这次还重申，在所有涉及MH370失联事件的问题上，他们将会通过媒体，向公众保持透明。

MH370乘客家属的遭遇也时刻牵连着中国亿万民众的心。

马航事件中国政府工作组开通新浪官方微博（@马航事件中国政府工作组），那一刻起，几乎在转瞬之间，就已经有67000余名网友关注了这个微博。

这个微博发布的第一条信息是：“11日上午，工作组和使馆工作人

员赴设在吉隆坡机场的马航应急指挥中心开展工作。”据悉，3月10日晚8时左右，由外交部、公安部、交通运输部、民航局四部门组成的联合工作组一行13人就已经抵达马来西亚吉隆坡国际机场。在这其中，外交部领事司副司长郭少春任联合工作组团长。这个级别的官员，在外交部系统内职位并不算高，但往往是真正能干事的人。

面对各国萌生退意，李克强总理与前方通电话，一锤定音，强调不放弃！

就在世界相关国家对搜寻马航MH370失联航班萌生退意，整个搜寻行动渐渐失去动力的关键时刻，中国政府网今天突然传出信息，昨天上午10时15分，李克强总理来到国务院应急指挥中心，亲自与前方中国搜救船长通话，了解马航MH370失联客机搜救最新进展情况。李克强要求，各有关部门要调集一切可能力量，加大搜救密度和力度，不放弃任何一线希望！同时，中国政府表示，已经注意到马来西亚方面在昨天的发布会上称，飞机存在折返可能性，目前搜救范围扩大到马六甲海峡。

紧接着，中国政府工作组在中国驻马大使馆召开新闻发布会，以前所未有的坚定态度向全世界展示了中国的决心，强调针对马航失联飞机开展的任何搜救都不为过，而且完全不存在成本问题。在发布会上，工作组坚定地表示：一、无工作计划时间表，核心是找到飞机；二、建议马方规范媒体信息；三、希望媒体能给家属留出空间；四、马航前副机长请人进驾驶舱拍照，马方尚无结论；五、乘客手机疑接通状况，要求马方核查。

中国政府工作组组长郭少春介绍说，11日上午，工作组与我使馆工作人员前往设在吉隆坡机场的马航应急指挥中心，会见马航首席执行官和应急指挥中心负责人，现场了解有关情况，并要求马方加大搜救与调查力度，并及时做好权威信息发布。

对于目前事件存在各种信息相互抵触的情况，郭少春说，由于事发

突然而且情况非常复杂，出现这种情况可以理解。但在上午的联合工作会议上，中方督促马方以统一渠道及时发布权威、具体信息，马方对此表示认可。郭少春认为，现在北京举行的马航对家属的信息发布会，已经比此前有所改善。

对于就马航前机长请人进驾驶舱拍照一事，郭少春表示，马方尚无结论，中方联合工作组成员表示，尚不了解这是其个人行为还是公司行为，也不清楚这种行为在马来西亚航空是不是违规行为，目前没有看到任何证据表明，那次无关人员进入驾驶舱和此次飞机失联有关系，而且驾驶人员在之前有所失误并不能证明其此次飞行中存在任何问题。

或许是为了加强力度，中国外交部发言人秦刚在举行的外交部例行记者会上，重申了中国的主张，并且就马航客机在失联前曾折返的传言答记者问时强调，中方已通过外交渠道要求马方核查折返传言，做出相应部署，扩大搜救范围，尽全力推进搜救工作。

中国政府的坚定态度立刻在世界上产生回响。

几乎在中国政府向全世界展示搜寻决心之后很短的时间，越南政府立刻转变态度，越南人民军副总参谋长武文俊中将在国家搜救委员会召开新闻发布会，宣布他们将继续开展搜救工作。同日，越南海军副司令黎明成表示，尽管越政府当天曾表示将暂停部分搜救行动，但越南海空力量将尽全力投入马航失联客机的搜救。

黎明成说，越方当天出动9架飞机和8艘船，主要搜索富国岛以西海域和越南东南部外海。东南部外海的搜索区域比11日向北延伸。此外，越南政府已发动南部相关省份的沿海渔民参与海上搜索。黎明成说，越南政府已经尽全力调集可能动用的海空力量，投入失联客机的搜索工作，但截至12日傍晚仍然一无所获。他表示，越方在13日将维持目前的搜索力度和范围，直到找到失联客机的下落。越南指挥中心的武霞中飞行队队长则透露，越南的搜救飞机今天已经开始飞往柬埔寨海域进行搜

索，搜救行动没有停止。

马来西亚方面则表示，马方充分理解中方的关切，对此感同身受，一定会根据中方要求，继续加大搜救、调查力度，同时在北京和吉隆坡全力做好对中国乘客家属的沟通与服务。愿意继续同中方保持紧密沟通与合作。

美军太平洋舰队在行动。

马航MH370航班失踪已有5天，各国的搜救行动仍在继续。

香港的维多利亚港，美国海军太平洋舰队的指挥舰蓝岭号刚刚抛锚停靠了下来，准备进行为期一周的休整和补给。在此之前，由于马航MH370航班失联，美军太平洋舰队已连续4天实施紧急搜救行动，分别在泰国湾海域派出基德号和平克尼号两艘驱逐舰参与搜救，每艘舰都分别配有2架MH-60R直升机，可用于夜间和低空搜索，总共有超过700名美国海军直接参与了搜救行动。

蓝岭号，属蓝岭级的两栖指挥舰，是美国海军海上综合作战指挥能力最强的战舰，美国总共只有两艘蓝岭级的指挥舰，其中的蓝岭号是美国第7舰队的旗舰，另一艘惠特尼山号是大西洋舰队的旗舰。蓝岭号满载排水量18372吨，舰长194米，宽25米，主甲板宽32.9米，航速23节，16节航速时续航力为13000海里。蓝岭号的出现使美国海军第一次拥有了功能齐全、性能先进的大型海上指控中心，从而在技术上彻底解决了大规模海上联合作战的指挥问题。蓝岭号服役后不久，另一艘姊妹舰惠特尼山号也加入了美国海军的序列，成为大西洋舰队的旗舰，至此，美国海军两大舰队的旗舰全部由蓝岭级指挥舰担任。悠悠25年，在全世界每一个海洋上，在美国海军每一次重大部署中，到处都能看到蓝岭的身影。

对于此次搜救的范围，太平洋舰队的发言人马克表示，美军太平洋

舰队除了两艘驱逐舰和四架直升机一直在泰国湾海域搜索之外，日前还派出一架P-3C猎户座侦察机，将范围扩大到马六甲海峡。据介绍，这架P-3C侦察机配备了高科技雷达，可以利用地磁异常探测器搜寻失联飞机的残骸，可以有1万平方海里的搜救范围，它已在泰国湾和马六甲海峡来回巡逻侦测。

截至12日，已有约9个国家共40多艘舰船参与搜救行动，但对于失踪客机的位置信息混乱，舰队发言人马克语含保留地指出，目前最重要的是马来西亚要与各国通力合作，没有一个国家可以独立完成搜救。现在已加大力度和广度，各国的搜索范围也包括陆地，向东至泰国湾海域，向西包括马来西亚领土和马六甲海峡。但马克指出，美军是按照马来西亚的要求，只在泰国湾和马六甲海峡的海域搜索，目前还没有搜索到任何和失联客机相关的物件，但会继续努力搜索。

看来目前条件下，美军掌握的情报也是有限的。

一般情况下，遇到类似MH370航班失去联系这样的事件，美国的参与通常源于当地政府向美国政府寻求帮助。此类请求通常会通过美国驻当地使领馆送到美国国务院，由国务卿向国防部长提交并寻求协助。然后，国防部长将会授权向受命主导这次行动的作战司令部提供资金。

在太平洋地区，这类行动由位于美国夏威夷的太平洋司令部接手，他们通过美国海军的太平洋舰队，将具体代表美军参与MH370航班国际搜救行动的工作指派给第7舰队司令部、第7舰队随即先后派出了平克尼号、基德号以及蓝岭号，并在它们随着调查情况变化相继退出转而前往港口进行例行维护后，再派出了猎户座和海神巡逻飞机来接替搜救行动。

全球60万人的热情帮助。

马航MH370航班失联以来，世界媒体集中进行了报道。基本上有关

MH370失联航班的新闻占据了全球新闻网的主要时间段，由此世界上的千百万人也知道了MH370航班的搜救行动进展。也就在这个时候，美国的高科技业者伸出了援助之手。

美国商用卫星运营商数字地球公司（Digital Globe）在3月11日宣布，他们已经将有关马航MH370航班疑似失联位置上的大量高分辨率卫星图片公布在一家公众参与网站（www.Tomnod.com），邀请全球的网民参与搜寻失联航班。而且在短短的几天中，全球已经有了60万志愿者加入进来㊟，参与搜寻MH370失联航班。

设在美国科罗拉多州朗蒙特的数字地球公司研发部门主管谢伊•哈尔•诺伊表示，公司希望发动全球的网民从这些高分辨率的图片中逐一排查可能与失联客机有关的线索。数字地球公司已经调动了旗下五颗卫星中的两颗，将卫星轨道设定为从泰国湾和南海搜索区域上方经过，公众可以通过一个在线平台分析卫星图像中的失踪客机可疑迹象。网友可在该网站公布的卫星扫描画面上，标注他们看到的残骸、救生筏、油带以及其他证据。

不过，截至目前，虽然志愿者们浏览了原始图像，每个像素都被检查了超过100次，但他们还没有检测出任何关于MH370航班或机上乘客和机组人员生命的迹象。但哈尔•诺伊表示，经过一天多的排查后，一些志愿者和企业分析师已经从相关图片发现海面上一些暂时无法解释的物体，需要做进一步的核实。

他同时表示，卫星的定位区域由公司分析师决定，他们是根据官方指导以及现在的媒体报道信息来决定卫星的扫描区域，并力图避免其他商业卫星已覆盖区域以及因天气状况恶劣无法收集到有用数据的区域。而其中一颗卫星将于美国时间12日上午10时左右再次经过上述搜索区域，包括马六甲海峡北端，最新的图像在3月12日上午应当能在美国公布。

美联社的消息报道说，数字地球公司发出搜寻邀请后，得到了全世界的热烈响应，全球目前至少60万志愿网民登录网站排查图片，累计点击量超过了650万次，给网站带来了前所未有的访问负荷压力，使得公司的系统服务器一度近乎瘫痪，一些网民感觉登录困难。

作为信息行业的同业，我了解这家公司，他们并非是第一次启动这样的全球检索项目，他们富有这方面的组织经验。遗憾的是，全球网民的热忱虽然感天动地，但却似乎无法感动上帝，马航MH370依旧隐藏在大洋的某一个角落，没有显露出来。

茫茫太平洋的搜寻，是要花钱的，而且是要花大钱的。虽然马来西亚代理交通部长希沙姆丁表示，参与行动的26个国家并不关心搜寻费用这件事。无论是马来西亚政府还是其他国家政府，没有任何人在谈论费用问题，大家共同努力的唯一目标即尽力寻找飞机。虽然各国政治家的态度如此，但搜寻行动如果没有金钱的大量投入和支持，是不会有效运转的。

前法国民航安全调查分析局局长让•保罗•特罗阿代克曾领导过2009年法国航空公司447航班坠毁后在海上的搜救行动。他表示，法航447航班飞机在大西洋坠毁，仅水下探测搜救行动的费用就超过3000万欧元，约合3亿人民币。这是很大一笔资金开支，只是世界航空界普遍认为，与一次空难成本、人命的损失以及今后可以避免事故所节约的资金比起来，这样的投资不算什么。

不过，理所当然的事情，也并非是不计较金钱。算算细账，也可以了解国家的成本投入以及倾注的心力。

越南是最先投入失联客机搜寻行动的国家之一。据越南媒体后来的报道，越南外事办公室的一名官员曾表示，越南海空军的飞机每小时的搜寻费用是1万美元，每天搜寻总时间超过10小时。从3月8日开始搜寻，到宣布停止搜寻，总共花费了5000万元人民币。此后的3月17日，

越南副总长武文俊也在新闻发布会上透露，越南每天的搜寻费用约为200亿越南盾，大致相当于590万元人民币。

马来西亚方面则表示，他们投入的搜救力量，大约花掉了890万美元，大致相当于5400万元人民币。

在搜寻行动中，投入重型装备最多的除了中国就是美国。美军相继投入了平克尼号与基德号两艘导弹驱逐舰以及舰载直升机，还有P-3C猎户座巡逻机、更先进的P-8A海神巡逻机参与搜寻工作，并且在搜寻行动中将一个黑匣子定位仪运送到澳大利亚，准备实施搜索。美国国防部发言人沃伦此后透露，美军第一个阶段共计投入400万美元预算用于协助搜寻失联的MH370客机，这笔预算可支持美军维持搜寻工作直到4月初。美国太平洋舰队新闻发言人尼克•沙若斯后来总结道，参加搜寻的驱逐舰（包括其携带的两架海鹰直升机）一天的运转大约消耗10万美元。目前仍在参加搜寻的P-8A海神和P-3C猎户座海上巡逻机，按每天飞行10小时左右计算，一天的运作成本分别为7.7万美元和4.3万美元。这也就是说，美军仅仅航空兵力量的投入，每天就要有75.6万元人民币。

至于中国方面，由于各国海空军的运转费用其实是差不多的，以这些数据为尺度来评估，也就可以大致了解中国政府为搜救失联的MH370航班截至目前所投入的成本。

一位不愿透露姓名的中国军事专家表示，飞机每小时飞行成本包括三部分：第一部分是飞机损耗费用，即飞机采购费用除以总飞行寿命，这个数字往往占了大头；第二部分为油料的费用，根据不同的载重也有所不同；第三部分为每飞行小时平摊下来的维护费用，包括一些航材的费用。

以中国空军的伊尔-76为例，仅仅是计算油料费用，一小时的飞行就接近1万美元，当然，根据其飞行高度和载重不同还会有一定变化。这个费用中还不包括折旧、维护和人员住宿、饮食等后勤保障费用。舰

艇的运作费用计算也非常复杂，不仅包括动力系统和发电系统的燃油消耗、舰载直升机系统的燃油、淡水食品药品等补给、人员的工资和海上特殊补贴等费用。现代舰艇在航行作业过程中，舰载设备每时每刻都处于一种检修状态，要经常进行换件修理，这也需要花费很大一笔开支。此外，动辄十几亿元的大型现代舰艇的折旧费用更是一笔惊人的开支。如果将中国海军舰船的使用费用参照美军驱逐舰的费用来比较，中国驱逐舰一天的运作费用可能低于10万美元，而中国的大型两栖登陆舰的每天运作费用则要比10万美元更高。

此外，中国与其他国家相比，派出水面和空中力量的同时，中国还在第一时间紧急调动了10颗卫星参与搜寻[注]，即便不是所有卫星都需要变轨，消耗火箭燃料，降低卫星寿命，仅仅是调整卫星的姿态或者是相机的拍摄角度实现对目标区域的拍摄，以及对卫星任务进行重新调整，改变原有的拍摄计划等，这些成本算在一起也是一笔惊人的数字。造成的费用成本，估计也要在7000万元到1亿元人民币。

尽管目前各国的搜寻费用还没有一个权威的统计数字，而且很可能永远也无法进行真正的统计，但肯定已超过2009年第一阶段搜寻法航447失事客机的费用。当年，法航飞机失联12小时后，法国和巴西军方仅派出10多架军用飞机和10多艘舰艇，以客机发出最后一条有效信息作为原点进行搜救，其动用的搜寻力量远不及这次海空大搜寻。搜救行动，从来没有经济的解决方案，唯一的价值目标就是时间。

时间就是一切。

全球关注，引来全球性的帮助，但也引来了世界上“打糨糊”的专家。

虽然全世界都在关注MH370的搜寻进展，纷纷伸出援助之手，但我今天还是对某些专家的“声援”方式深感吃惊。《博客天下》对两位美国海洋学家进行了专访，他们都是海洋调查领域声名卓著的人物。

这两位美国海洋学家，一位是大卫•加洛，他是伍兹霍尔海洋研究所特别项目部主任。另一位是苏珊•艾福瑞，她是美国伍兹霍尔海洋研究所的主席和管理人。

苏珊•艾福瑞像很多美国人一样，总是可以用流畅的语句，清晰地表达自己的意愿。她说，在美国有一种说法，在大海里找一架飞机，就像在干草堆里找一根针。她说：我们已经与美国国务院取得联系，愿意提供任何形式的帮助，我们已经把我们的信息转给了相关的负责人。

大卫•加洛则完全以专家和权威的口气讲话。他说，马航MH370的水深肯定小于100米，很可能比65米还要浅。乍一看，这片区域的海底与大洋中脊相比，相对光滑平整，但飞机很小，哪怕是海底很小的块状隆起都有可能让搜寻工作变得复杂。

他说："我住在科德角，能看到所有从北美飞往欧洲和亚洲的飞机。我可以说，Flightradar24软件是精确的，MH370一定有它的雷达记录。"曾经参加过法航447航班搜寻工作的大卫•加洛甚至以一种打赌的语气说："通过法航的事，我知道我们很难了解幕后发生的所有事情或者说大部分事情，但看上去这个最后联络地点是很准确的。"

美国的伍兹霍尔海洋研究所很有名，出名的原因在于他们曾经发现了沉没的泰坦尼克号。所以法国的调查人员也曾经寻求过他们的帮助，以便搜寻法航447飞机的残骸。我很清楚，伍兹霍尔海洋研究所虽然在海洋方面是专家，但他们对信息和信息分析则是完全的外行。他们对信息的判断充满了浪漫元素，与我的分析结果大相径庭。所以我知道，他们只是作为常见的海洋寻宝人在为自己兜生意。

疑问，还是疑问，但没有答案。

由于马来西亚在信息能力方面的缺失，中国新闻界在未知方面的忍耐力也接近达到极限。有中国新闻记者总结说，事情总是在这样重复：

欧洲、美国的晚上时间，出现新谣言或突发消息；亚洲的下午，一些谣言被澄清。每天这样重复着。一些新闻记者愤怒地质问，这些天来，马方一直在否认，难道就不能主动多公布一点信息？飞机失联数天来，几乎全世界都在关注，各种消息和报道满天飞，而马方被调侃最多的，就是几乎从不发布信息，“全是否认和辟谣”。

现在时间已经到了第五天，没有答案的中国新闻界，按捺不住火力全开，抛出了大量的问题和疑问。总结起来，疑问涉及三大类问题：

第一个疑问是飞机究竟消失在哪里？中国媒体已经普遍注意到马来西亚军方的消息，失联的MH370航班，最后出现在军方雷达的位置，居然远在向西偏离原定航线数百千米的马六甲海峡。这一消息无疑是爆炸性的，因为它不仅完美解释了过去几天各国的联合搜索毫无结果，而且迫使人们不得不重新思考整个事件的合理逻辑发展。同时，人们也开始怀疑马来西亚居然将此重大线索拖延三天公布的动机和内幕。

第二个疑问是飞机消失的时间。马航开始的时候说，飞机最后失联的时间是上午2时40分，这恰恰与军方雷达上消失的时间吻合；但后来却又悄悄改成了上午1时30分，这实际应该是飞机应答机关闭的时间。很显然，时间不同，位置不同。

第三个疑问是飞机出现了什么问题？中国媒体注意到，马方在所谓的“最后失联点”附近的搜索热情和力度远不如中国和越南，但马航却总能在第一时间否定越南发现的新线索。面对这些疑问和大众思考，中国媒体以及不少舆论都认为，这架飞机出事的主因，对马航甚至整个马来西亚而言都会是一个极大的丑闻，因为或许是马航机师亲自参与了劫持飞机，而重点怀疑目标，就是那个爆出丑闻的副机长。

我对中国媒体的猜测和怀疑深表理解，因为就在不久前，这些问题也同样困扰着我，但随着信息的逐渐汇集，有的被证伪、被剥离；有的被保留，继续在逻辑线上发展，渐渐地，代表真相的水晶球滚向了一个

更为清晰的方向[注]。我现在关注的重点早已不在马六甲海峡，而是更向西的位置。如果你手边有一份地图的话，那么就可知道那里是地球上另一片辽阔的大洋——印度洋。

似乎是在呼应我的分析和判断，印度外交部表示，3月12日这一天，他们接获马来西亚的要求，请求印度帮助寻找MH370客机，而搜救范围是在印度洋的安达曼海。马来西亚的民航局总监阿兹哈鲁丁在同一天也发出声明，证实了印度外交部的声明，但方法还是搞暗示那老一套。他们表示，对失联客机的救援范围已“扩展”至安达曼海。

我很清楚，马来西亚政府的搜救行动正在出现新的奇怪变化，搜索的重点区域不断向西移动，首先是从泰国湾口的马来西亚与越南交界海域开始，接着移向西边的马六甲海峡，最后移向到更西的方向安达曼海。这些非正常的演变轨迹，预示着一个逻辑线上的顺序结构正在渐渐成形[注]，只是世人还无法理解。

我抬头看了看，窗外，天色已经渐渐黑了，今天虽然波澜起伏，但对很多饱受心理折磨的人来说，这一天恐怕又是令人失望的一天。

1. 信息，这里是泛指，实际经过信息分析处理后有含金量的信息往往被称为情报，以示区别。关于什么是信息，什么是情报，信息学界对于这些概念的定义是有争议的。
2. 此举后来发展到全球300万人参与。
3. 此后调用的卫星数量逐渐增加到21颗。
4. 水晶球是信息分析人员的行话，意指事实真相。在分析过程中，通常水晶球的滚动方向是沿着顺序结构进行的，有时也会是一个循环结构。
5. 逻辑线，指的是信息节点之间的连线，有时也称信息关系，同时也是指人们日常用语中的逻辑线索。

第六天，2014年3月13日

当我失落的时候，我的灵魂，感到多么、疲倦；

When I am down and,oh my soul, so weary;

当有困难时，我的心背负着重担；

When troubles come and my heart burdened be;

然后我会在寂静中等待，

Then I am still and wait here in the silence,

直到你的到来，并与我小坐片刻。

Until you come and sit awhile with me.

……

这是我所喜爱的一首有强烈宗教味道的歌词。你相信宿命吗？有时你不得不信。这首歌的名字叫作《You raise me up》

北京。

中国民航局长李家祥已经是疲惫不堪，他要参加“两会”，同时还要处理马航MH370失联事件，两边跑的压力，让他的脸色很不好看。今天早晨9时，李家祥刚刚步入人民大会堂，就被新闻记者的人群从四面八方层层包围，新闻界出现了以往从未有过的现象，大家几乎放弃了“两会”新闻，而都在集中精力用于挖掘MH370失联客机的最新搜救新闻。

李家祥对记者们表示，此前有消息称该航班在马六甲返航的消息是不准确的。他表示，现在的消息比较多，但仍存在很多不符合常理的谜团。比如飞机上紧急情况定位器就有3个，但没有发挥其功能，他说也不排除由于这些定位器很少使用，定期维护不周。总之，“一个个问号，都是未解之谜。”李家祥说，“根据有关规定，必须找到有关飞机的确实证据，才会最终公布。”

对于搜救进展，李家祥表示，由于失联海域各方面船只活动频繁，对搜索工作带来很大干扰，比如之前曾搜到疑似舷窗、气垫船，但最后都鉴定为非失联飞机部件。他表示，目前已经扩大搜索的范围，包括海域和陆地。各国也都在加大搜救队伍，中国已经派了空军，此外也加派了陆地方面的救援。

凤凰卫视一向神采奕奕、遇事冲在前面的闾丘露薇，在采访完了李家祥之后立即发出信息，中国卫星发现的物体，经过检测，不能确认和马航失联飞机有关。她可能不知道的是，她的消息等于实际上否定了中国卫星在搜救行动中的价值。当初中国卫星的这个发现，曾经引发了无数人的关注和欢呼，代表着中国科技崛起的希望和明天。

我当然明白民航局长李家祥所透露信息的重要性，但我同时也深感失望，作为失联民航客机最重要的对口单位，中国民航局截至目前看来尚不掌握关键信息。甚至已经被我确认为真的信息，如客机曾经折返马六甲都依然被认为是不准确的。以这样可怕的信息水平，如何能在今后的搜救行动中发挥积极作用？

接近中午时分。

国务院总理李克强现身“两会”的记者会，往年的“两会”，这个记者会是提问最为踊跃的关键环节，话题非常广泛，大家都想从中找到线索，探索中国未来的发展前景和政治前景。但今年的情况不同，大家更为关心的还是马航MH370客机的失联。

CNN的记者上来就直接提问：“李总理，我的问题是和失联的马航飞机有关，首先借此机会对机上的乘客、机组人员以及他们的家属表示同情。大家都在急切地等待飞机的有关消息。请问您，中国政府在民用、军事以及卫星获取图像等方面采取了什么措施来全力参与失联飞机的搜救行动？我还想问，这起事件会否对中国的对外开放政策和海内外的旅游业产生影响？中国将采取什么措施确保国内以及海外中国公民的安全？比如中国政府是否会考虑进一步加强业已十分严格的安保措施？”

李克强总理回答说：马航失联飞机上有239名乘客，其中154名是中国同胞，他们的亲人心急如焚，他们的生命安危牵挂了中国政府和亿万中国人的心，现在我们也在盼有消息，哪怕是一丁点好消息。昨天我还和在前方的中国一艘搜救船船长通话，请他尽力再尽力。我们对卫星图像上发现的一些疑点，也在尽力地进行辨认。这是一场国际大搜救，有诸多的国家参与了搜救，我们也要求有关方面加强协调，并且一定要查明原因，找到马航的失联航班，妥善处理相关各方面的事宜。中国政府已经启动了全面应急和搜救机制，现在到达相关海域的有8艘中国舰船，还有一艘正在驶向相关海域，而且我们还动用了10颗卫星进行信息技术支持，只要有任何疑点都不能放过。只要有一丝希望，我们绝不放弃搜救！对于中国的航班安全工作，我们一直不敢放松，人命关天啊！

与李克强总理讲话形成呼应的是，中国的积极行动。

自3月12日以来，中国已经完成了上万平方千米的搜寻任务。中国海上搜救中心主任何建中介绍，截至3月12日的7时，我国8艘公务、海警、海军舰船到达失联客机疑似海域。8艘舰船搭载了5架直升机、红外探测和声呐等设备，其中专业救助船南海救101还携带了潜水装备和12名专业潜水员。中国海上搜救中心决定自12日起，适当扩大搜寻范围。在原有长90海里、宽25海里的搜救范围基础上，继续向西北扩大60海里×60海里的搜救范围，8条舰船按计划进入指定搜寻区域，开展水上水下

搜寻。

据何建中介绍，截至3月12日12时，中方现场舰船、飞机累计搜寻范围约12437平方千米，未发现可疑漂浮物与海底可疑点。而中国空军新闻发言人申进科则在平平淡淡之下透露了一个重要的信息，中国空军在3月12日上午出动一架飞机，从三亚飞赴客机失联相关海域搜寻黑匣子信号。他透露的信息表明，中国空军连电子战飞机都出动了，这样的力度用于海上搜救行动绝对是前所未有的。

问题仅仅在于，如果疑似目标海域的位置错了，那么一切都将是空耗而无用的。

同样是中午时分，来自西方媒体的一则消息震惊了世界。

《华尔街日报》刊发的报道突然宣称，美国民航和国土安全部门的调查人员根据波音777客机引擎自动传送到地面的数据分析，MH370在失联后可能还继续飞行了5个多小时，或大约3500千米。报道指出，新发现的线索源自于引擎数据。原来马航这架注册号为9M-MRO的波音777飞机，装备有两台英国罗尔斯•罗伊斯公司生产的遄达800（Trent800）型涡轮风扇发动机。罗尔斯•罗伊斯发动机公司采用了名为EHM的健康管理系统，用来跟踪10万台在世界各地运转的发动机健康状况，并且通过卫星将数据实时传输回总部控制中心。

所谓“引擎回传信息”，是指从发动机，也就是引擎中获取实时跟踪信息。它的运作原理是在飞机发动机上安装一套传感器，对发动机转速、排气温度等数据进行采集，再立即通过飞机通信寻址与报告系统（ACARS）传给卫星，然后再传回地面。地面服务商就可通过这些数据，监测飞机发动机的热运行状态，如果有问题就会及时通知航空公司维修、调整。至于飞机每隔多久传回一次参数信息，要看航空公司与服务供应商之间的协议而定，航空公司一般是根据需要向服务商定制。可以实时传输，也可在重要的时点上传输，比如起降、爬升等发动机大功

率运行状态的时候进行传输，引擎数据的传输目的都是跟踪确定发动机的工作状态。

《华尔街日报》的这篇报道立即引发了马来西亚的反弹，随后就有英国媒体引述马航一名高管的话称，根本不存在《华尔街日报》报道中所说的引擎数据，而另一名高管则表示根本就不知道有这样的数据存在。我想马航的否认是有其背景原因的，因为过去的所谓折返信息，已经让马航丢尽了颜面，现在又冒出来一个引擎数据称飞机又多飞了5个小时，这就更让马航颜面扫地了。这就犹如一个穿着西装革履驾驶着豪华轿车的人，但他从来不知道转向灯是干什么用的。出了大事故之后，人家告诉他是因为你没有使用转向灯，他还立即否认——我的车不可能有转向灯，我从来没听说过有转向灯这回事。而现在讲这些问题其实意义已经不大了，我立即意识到，关键是新的信息表明，MH370又突然间多飞了数千千米。

事情似乎真的很奇妙，折返这个信息表明疑似目标海域的位置根本不在泰国湾口的马来西亚和越南交界的地方，新的位置是在马六甲海峡；引擎数据这个信息表明MH370也不在马六甲海峡，而是肯定到了印度洋。这样一来，最新披露的引擎数据等于是证明而不是证伪了我昨天对折返信息的怀疑，MH370这架飞机，不但折返了，而且一直在飞，从航线的大方向来看，它是飞向了印度洋。

这样一来，全世界被彻底搞糊涂了。过去与现在，两个完全不同的区域，一西一东，中间隔着马来西亚、印度尼西亚和马六甲海峡，完全风马牛不相及。而世界各国的庞大舰队和飞机，每天消耗着巨资，云集在最东侧的太平洋海域做紧锣密鼓的搜寻。

不过，马来西亚的“报道—否认”模式始终在持续。

中国在举行“两会”的新闻记者会，马来西亚也在举行记者会。13日这一天，马来西亚国防部长兼代理交通部长希沙姆丁照例出现在了例行

新闻发布会的现场，并例行否认了一天以来关于事件的几乎所有最新的媒体报道。对于美国媒体报道的“MH370失联后继续飞行4小时”，希沙姆丁同样表示，该消息“不准确”，并坚持称飞机最后传回信息是在3月8日凌晨1时07分。

希沙姆丁上来就表示：“我想先澄清一些报道，首先是引擎问题，我想澄清的是，有媒体报道，航班有可能在失联后继续飞行一段时间，马来西亚航空确认，这些报道都是不准确的。”希沙姆丁说，飞机最后的通信是在1时07分，当时显示情况一切正常。他为此还特别证明说，“这些天以来，罗尔斯•罗伊斯公司和波音公司的团队就在吉隆坡和马航的团队一起进行调查，调查中没有发现这一问题”。最为奇妙的是，希沙姆丁在讲了这句话之后，又跟了一句：“只要有任何新进展，都是马方与罗尔斯•罗伊斯公司、波音公司等合作得出来的结果。”

虽然这句话在我看来，是暗含深意的，他想在舆论上捆绑住几家西方公司，并且为自己尽量留下一点可怜的回旋余地，但很明显的是，希沙姆丁的重点还是在坚决否认“引擎数据”这个问题。

希沙姆丁坚称，马来西亚今天还曾就《华尔街日报》的报道向两家公司求证，马航和罗尔斯•罗伊斯公司以及波音公司一起研究了数据的细节，一致认为这一报道不准确。

现场，已经玩够了“马来西亚式”信息游戏的记者，当时就反问希沙姆丁是否能“百分之百地确定”这一消息是失实的？希沙姆丁笑称：“如果你想要百分之百地确定消息，你要问他。”随后一指身边的马航首席执行官叶海亚，但叶海亚并未做出任何回应。

现在，对于这种“报道—否认”的信息游戏，我已经没什么兴趣了，这种信息游戏从开始到现在一直在进行，似乎这个世界上很多人都知道的信息，只有希沙姆丁不知道。我相信，这样的信息游戏，他还会一直进行下去，直到再也无人信赖他为止[注]。现在，我所感兴趣的是他无意

中透露出的一个重大信息，原来波音公司以及罗尔斯•罗伊斯公司始终都有人参与马来西亚政府的决策，但问题在于，他们为什么都没有发挥应有的作用呢？

我相信希沙姆丁所言，马来西亚的工作团队中的确有波音公司和罗尔斯•罗伊斯公司的人，这个信息不会是假的，不但因为他是将其作为证据披露的，而且他也没有必要在这个问题上造假。事实上，在现场派驻人员，也符合这两家公司的一贯政策。问题的关键在于，为什么波音和罗尔斯•罗伊斯在马来西亚的人员，没有提供积极的帮助？他们眼睁睁看着自己的重要客户，看着马来西亚的代理交通部长在全世界的新闻界面前，持续地扮演一个丑角的角色，这是为什么呢？

全世界新闻界所掌握的消息，无论是MH370航班上的应答机信号，还是通信寻址与报告系统等设备，波音公司都是最熟悉的；而在发动机领域，罗尔斯•罗伊斯则完全有效掌握发动机的监测信号，他们完全可以首先告知马来西亚政府这一切信息，从而让马来西亚在信息环节赢得主动，也为搜救和抢救生命创造条件。可问题是他们偏偏没有这样做，他们在马来西亚派驻了人员，但却似乎是不发一言，只起个形象作用。而无论是波音公司还是罗尔斯•罗伊斯公司，对西方新闻界还有西方政府的调查机构却是各种信息和盘托出，也正是因为这个原因，各种信息都是源自于西方国家的新闻报道，然后由马来西亚进行否认或是辩解。

从这个意义上看，希沙姆丁就是一个信息傀儡，只是他自己并不知道。也许，希沙姆丁有他自认为的权力，他可能也因权力而感觉有权威，但权力与信息之间是存在平衡关系的，权力只能源自于信息，否则就只能出丑，希沙姆丁实际是被世界航空界的两大巨头利用信息玩弄于股掌之间。

当我看到这一切的时候，我对下面的这条信息就几乎不屑一顾了：12日18时许，罗尔斯•罗伊斯公司的官方微博发表声明称：“从航班接收的最后数据发自01∶07，表明一切正常，罗尔斯•罗伊斯和波音团队自

周日起与马航及调查组在吉隆坡展开工作，从周四媒体报道以来，马航曾专门向罗尔斯•罗伊斯和波音求证关于数据传输的问题，就罗尔斯•罗伊斯和波音而言，这些报道是不准确的。”

西方国家的波音公司与罗尔斯•罗伊斯公司，他们的确派出了人员，但他们派出的人员恐怕只是底层的市场或销售人员，他们的责任更多的恐怕也是收集当地驻在国的信息，观察情况进展，做出报告，而不是真的在提供协助。以波音公司为例，它派出的真正调查人员是服务于美国政府的，是在与美国政府的调查机构合作。

iPad出场，马来西亚誓将信息游戏进行到底。

MH370失联已经有几天时间了，随着时间的过去，一般人都会在事件中有所进步，但马来西亚恐怕是个例外。他们对信息的随意性不但令人难以接受，而且似乎形同儿戏已经根深蒂固了。

在12日上午马航于北京的通报会上，一位马来西亚民航局的高层代表表示，他们的军用雷达最后一次发现不明飞行物的位置是在马六甲海峡的一个岛上，经纬度为北纬6°58′60″，东经117°1′59″，这个时间是在3月8日凌晨2时40分。时间上有所差异，倒是可以理解，毕竟差异也不大，一般是从2时15分到40分之间的样子。问题是很快就有乘客家属发现，这个经纬度的位置是在马来西亚东部，并不是在马六甲海峡。

由于当场遭到挑战和质疑，这位马来西亚民航局的高层代表回应说，他们是根据军方提供的失踪地的小岛名称，用iPad查到的经纬度，他要回去核对一下。直到下午时分，马方才更正了军用雷达数据，说不明飞行物最后的经纬度是在北纬5°37′5″，东经98°57′5″，更正了自己闹出的笑话。

在另一边，越南对马来西亚的忍耐也到头了。

在越南富国岛越方搜救新闻发布会现场的记者发现，这场发布会堪称自富国岛搜救前线指挥部成立以来发布时间最短的一次，只有不到5分钟。记者还注意到，12日以前，富国岛机场有两架参与搜救的军机，一天起降3次，每次搜救近3小时；到了12日，当天这里仅剩一架飞机，且一天内只出动了一次；13日，这架飞机也只起降了一次。

越南当地的记者称，他们也觉得越方搜救热情不如前几日高。询问原因，越南方面毫不忌讳地愤怒指称："早在3月8日的时候，马来西亚还没要求我们越南进行搜救时，我们就已开始了搜救，但马方给了我们太多不可靠信息，从官方得到的消息是，马来西亚给我们的信息几乎一天一变，弄得我们都没法搜索了。"此前，越南方面也公开指责马来西亚，由于信息不准确，他们发给马来西亚的询问公文，连续两次马来西亚都毫不理会。

瑞士《新苏黎世报》的文章，也聚焦到马来西亚在信息领域的各种漏洞和问题，他们评论说，马航的表现显示他们"还不够资格参与到世界航空顶级联赛"的竞争。德国的《明镜周刊》也发表文章指出，国际刑警组织批评马来西亚，灾难还是恐怖袭击，到现在还搞不清楚。但有一点是肯定的，"马来西亚的安全管理出现了问题"。

该爆发的，终究会爆发。

当务之急是我必须在新的信息涌现之际，重新尝试构建一个分析模型，用来解释现在的一切。这个模型的构建并不容易[注]，此前也曾经尝试过构建这样的模型，但都失败了。模型的成功构建，必须要拥有一定量的信息，而且必须进行有效的过滤和剥离，只有当有效信息足够支撑的时候，模型才能成立。我认为到了现在这个时候，这样做的可能性和条件已经基本具备了。

我所注意到的最新信息，源自于内部的"波音系统"。

"波音系统"的信息显示，一位美联航的资深机长透露，他认为，机上电子设备失灵后飞机还可以飞一段时间，但是操控会十分困难。这个时候机长的第一反应极可能是找最近的机场迫降，但是由于电子设备全部失灵，已经和地面失去联系，只能靠他们自己。在马来西亚所有机场当中，最近的跑道够长的可能就是兰卡威机场了，所以机长决定飞向西南方的兰卡威机场降落，但是没有电子设备的飞机操控十分困难，最后迫降努力没有成功，飞机在霹雳岛（Pulau Perak）附近失事。

这位机长重点想强调的是他所推断并相信的飞机失事地点。但在他讲话的过程中，他透露了一个我现在最为需要的信息，同时也是现在构建一个模型所必然无法回避的重要信息，那就是电子设备失灵或是崩溃之后，飞机究竟能飞还是不能飞？

很多时候，信息是需要挖掘的，它不会清清楚楚地摆在你面前，完全就是在回答你心目中的问题。更多的时候，这种答案是作为其他问题的一个组成部分，隐藏在对其他问题的回答之中，因此需要信息分析人员的职业敏感，需要信息分析人员去慧眼识珍珠，对这些关键信息元素去进行挖掘和识别。从这位美联航机长的讲话来看，我不难得出结论，即便电子设备崩溃之后，波音777-200型飞机还是可以驾驶的，只是十分困难而已。

挖掘到这样的信息，我很高兴，该来的终于还是来了。这不是一则引人注目的消息，它实际隐藏在一个很不起眼的角落，稍不注意，就极为容易作为信息垃圾沉没下去，所以我要感谢信息检索人员的努力，通常只有信息检索的高手，才能发现这种隐藏在不起眼地方的重要信息[注]。有了这个基础，信息分析人员此后的工作，重点就可以放在对它的挖掘、裁剪和利用，选择其中含金量最高的元素，无关的则予以剥离。

我说它很重要还有一个原因——这一信息的可信度比较高。美联航是美国的一家超大型航空公司，也是世界上最大的航空公司，创立于

1926年，历史悠久，管理很严格，机长比较权威。发表这个观点的又是一位资深驾驶员，有着长期的飞行经验，讲话谨慎。在大型公司中，能够爬升到机长这个位子，是需要时间和磨炼的，他一定是老资格的飞行员了。而且最为重要的是，这还是一位对波音飞机很熟悉的机长，因为美联航的700架飞机中有约600架是波音飞机。波音公司本身就是美国公司，在美国拥有最大量的航空公司客户，美联航也同样如此。

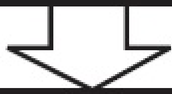
所以，这位机长的观点，可信度比较高。

现在到了我着手构建结构模型的时候了[注]，要成功建立一个模型需要符合几个条件。首先，要有足够的有效信息，这个我现在已经具备了；其次，要合理根据条件假定几种情景，这个过去已经反复做过了，并且有了一个最合理的假定情景；再次，根据情景，建立信息节点之间的信息链，并且通过逻辑线将各个信息节点链接起来，形成可验证模型的结构；最后，遇到各种条件结构，要能够成功延展逻辑线，保持顺序结构的完整性，直达终点。我在一张纸上画出了逻辑框图，虽然布满了分叉的条件结构，但最终看来都可以通过证伪，使得逻辑线延展下去，最终形成了一个在我看来非常完美的顺序结构[注]。

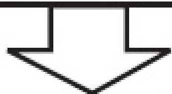
根据信息分析的验证，事情的发生过程是这样的：

MH370失联原因和过程分析（无条件结构的简化版）

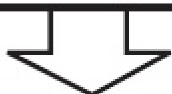
起飞：起飞，时间 0: 41



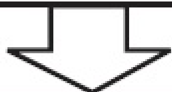
联络：报告高度，1: 07



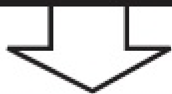
呼叫：塔台呼叫，1: 19



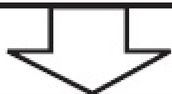
失联：飞机故障，1: 21



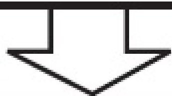
这番：机长立即折返



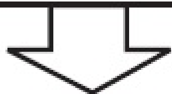
迫降：试图迫降失败



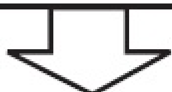
复飞：雷达发现，2: 30



航线：指向南印度洋



坠海：卫星信号，8: 11



（注：为阅读理解方便，时间后加，原模型无时间序列）

一、MH370航班的确是发生了故障，并且是因为故障导致的失联，而不是恐怖袭击，也不是机组成员出现了自杀之类的问题，更不是被马来西亚军方或是其他国家的武装力量所击落。

二、故障的原因与电子设备系统有关，可能还与电力系统有关。因为只有这个类型的故障和系统崩溃，才会导致机舱仪表系统完全黑屏或是失去效用，同时没有信号和信息传回地面控制中心。也只有这个类型的故障，才能让飞机还能驾驶，但却只能寂静无声地飞行在天空。

三、机组成员多次努力试图折返，并且降低了高度，寻找可降落的地方，可能是吉隆坡机场或是其他可以降落的机场，但在马来西亚周边，这样的选择不多。

四、机组的迫降努力失败，只好尽量拉起飞机，但其实拉起的高度并不高。也正是在这个试图迫降的过程，他们穿越了马六甲海峡上空，并且被马来西亚军方雷达发现，但可惜被视为友好目标，军方没有做出任何反应。

五、机长以及副机长由于电子设备失灵，只能利用目视操纵飞机，并有多次调整方向，可能试图沿着海岸灯光飞行，也可能试图降落靠近澳大利亚的陆地，这一航线指向了印度洋，航线的前方是澳大利亚的西海岸。

六、MH370的油料近乎耗尽，同时海上迫降失败，最终消失在了澳大利亚西海岸附近的印度洋。

就是这样，模型建立起来了，但我的神经却绷紧了。

我将拟合而成的模型通知了办公室的几个主要主管，有人立即就发出了惊呼。大家的血压都开始上升，了解情况的几个人脸都涨得通红，

办公室内的工作节奏明显加快，脚步都是急匆匆的，说话的声音也有意压低了。秘书不停地向办公室内传递着一杯杯的咖啡，平时不准吸烟的办公室，现在四处弥漫着呛人的烟草味道。

我个人的爱好不多，尤其是奢侈型的消费几乎没有。养家的压力，使得我放弃了不少让肾上腺素升高的消费习惯。唯有的两个爱好，一个是旅行，十几年来都是这样走来走去，把地球看作我的家；再一个就是收集十四行诗以及世界各国的航海图，书架上成排的都是这些旧版书籍画册。现在，我紧紧盯着这些书籍和地图在书架前走来走去，抽了一支又一支的香烟，心中反复过滤着现有的信息，思路犹如船只的航迹在地图上延伸，再延伸，看看有没有触礁的可能，看看模型有没有轰然垮塌倒下的可能。

大家的紧张是有原因的，这个结构模型是基于安邦咨询掌握的现有信息构建的[注]，而且这个模型的结论与现在的舆论关注点和新闻报道的内容完全相反，甚至与世界上所有的新闻报道都背道而驰，显示出了完全相反的事情演变轨迹。现在的情形，就像是在茫茫雪原上追寻猎物，有人发现了一丝蛛丝马迹，然后紧追不舍，终于有所收获；而其他更多的人，则在另外的方向上，一边寻找，一边胡乱猜疑。

最后的结果如何呢？

即便有了这个结构模型也完全不好说，还需要后续更多的信息加以证明。只有当这个结构模型能够对所有的信息进行合理解释的时候，这个模型才算是成立的。只要有一个信息能够对模型证伪，这个模型就破产了。所以，后续的信息验证非常关键[注]。如果你不清楚自己的车轮是否在漏气，开车跑上一段路就知道了。

至于事情的终结，只有两种可能。一是这个结构模型始终没有被证伪，那么就要认为它是成立的；二是MH370终于被发现，被打捞出水，并且有了最终的实证性调查报告，真相大白于天下。

几天以来，我和安邦咨询的同事努力构建这个结构模型是有原因的。这个结构模型展示了当前可靠性最高的一种情景[注]，有了这样可信的模型和情景，第一是可以解释很多的现象和疑问，理顺关系，安定社会，避免好人被冤枉、英雄受委屈。同时也极有利于制订更有效率的搜救计划和安排。第二是可以推动MH370的搜救，向着可信度最高的方向进行，而不是盲人摸象般地四处乱撞，靠运气和不可靠的消息去指挥千军万马，最后白费工夫。第三是人命关天，争取时间。在搜救行动当中，时间就是生命，为了抢时间可以不惜一切，在最需要的时刻出现在最需要的人面前，但做到这一点，要靠科学才能实现。第四是节约大量的、有可能是数量惊人的资金。任何搜救，都是耗资巨大的行动，MH370失联客机的搜救过程也是如此，这是需要亿万资金投入的行动。如何使之更有效率，让钱花在真正该花的地方，这也只有我们的这个结构模型才能提供。

我当然明白这些道理，但我现在还没有来得及想好如何去做。因为仅仅是现在MH370航班上这些人的悲惨命运，就已经令我感到悲伤莫名，感慨万分了。

现在让我们闭上眼睛，在脑海中完整回放一下马航MH370航班的悲情之路：

让时间回到过去。3月8日，马来西亚吉隆坡国际机场，MH370航班的客舱门已经开启，这是一架波音777-200型客机，乘客们已经开始陆续进入，10名机组人员开始忙碌。航班乘务长是安德鲁•纳里，驾驶舱中的两名飞行员也已经准备就绪，坐在左边的是机长扎哈里•艾哈迈德•沙阿，坐在右边的是副机长法利克•阿卜杜尔•哈米德。

客舱门关闭，这架波音777-200型飞机总共搭载了239人，来自14个国家和地区，还有4名幼童。其中，来自中国内地的公民有153人。

0时41分，MH370开始加速滑跑，速度超过V1，拉高，起飞，冲上

天空。机长扎哈里从机窗向外望去，迎接他们的，是深不可测的茫茫夜空。

1时07分，驾驶舱向空管塔台报告：“MH370保持飞行高度350。”这个意思是，现在的高度3.5万英尺。

1时19分，吉隆坡塔台发出呼叫：“MH370，请联络胡志明市，频率120.9，晚安。”“好的，晚安。”驾驶舱回答。

1时21分，飞机刚刚到达巡航高度不久，机内的电力或电子系统出现突然崩溃，飞机应答机可能掉电或受联动影响而失去作用，MH370从空管雷达上突然消失。飞机消失前的位置是北纬6°55′15″，东经103°34′43″。这时，飞机的发动机继续轰鸣，驾驶舱内的仪表显示完全漆黑一片。客舱内的乘客惊慌一片，剧烈的颠簸和俯冲，使得很多人受伤，哭喊声此起彼伏。

老资格的机长扎哈里和副机长法利克像战场上拼搏的勇士一样，在生死关头拼力稳定住飞机，试图折返吉隆坡机场或是寻找备降机场，飞机改变了航线，并且降低了高度。就在这个时候，断续传来附近航班机长的呼叫，副机长法利克一边全力协同机长操纵飞机，一边试图回应，可惜断续的声音消失在太平洋的茫茫夜空，无人知道真相。

重达250吨的大型飞机满油降落绝非易事，当时的情况很可能犹如人们在驾驶一辆突然失去了转向助力的大型汽车，转动方向盘异常吃力，但并非不可能。还有一点也非常重要，飞机要想安全降落就必须放油减重，因此扎哈里和法利克驾机试图盘旋放油或是消耗燃油，这就是电子信号后来发现MH370多次改变航线的原因，可惜这一切努力在当时的境况下很有可能未能实现。

扎哈里在马航是一位酷爱飞行的经验丰富的资深机长，他的技术水平相当高，在马航本身就是飞行教官。2时30分，在陆地迫降的可能性

破灭后，他凭经验重新拉高飞机，确保飞机不会失控撞山，至少也争取到了飞机滑行飘降的可能性。也就是在这个时候，马来西亚的军方雷达再次发现了MH370航班的轨迹。此后MH370的高度并不稳定，有的时候低至仅有1000英尺。

扎哈里绝望地紧张思考，机舱内的仪表漆黑一片，完全失去了作用，一切判断要依据飞行员的目视来观察，现在能够飞向哪里？在飞行一段距离，消耗完一定量燃油之后又可能在哪里迫降呢？这个时候他唯有依据海岸线的灯光进行导航，作为左驾的机长，他从左侧机窗望去，目力所及的海岸灯光，除了马六甲海峡两岸的灯火之外，就是航线上印度洋沿岸有着稀疏灯光的澳大利亚西海岸了。他决定飞向那里，争取迫降的机会。

8时11分，MH370飞向了印度洋，飞向了澳大利亚，飞机的罗尔斯•罗伊斯发动机自动发出的监测信号也指向那里……也许扎哈里多次试图迫降，也许只有一次，也许甚至很接近成功了，但最终扎哈里和法利克这两位英雄机长的努力还是悲壮地失败了，从马六甲海峡到印度洋，MH370居然在孤独中又坚持了将近6小时。之后，MH370与它的239位乘客一起，沉睡在了印度洋底。

它不会真的离开我们，它只是在寂静中等待。

你可能觉得这一切匪夷所思，令人难以置信，但各种信息经过大量的证伪、剥离和过滤，最终导致的逻辑线延续至此，终点就在这里，就是这样！从亚里士多德到香农，从公元前600年直到现在，无数人类精英学者殚精竭虑所铺垫的信息分析科学，无情指向的就是这里——一个不幸的结局！

现在形成的的确是一个无懈可击的顺序结构，而且这个结构模型可以完备地解释目前的一切信息。除非将来有新的颠覆性的技术数据或事实信息出现，否则无论大家认为多么难以置信，多么难以接受，就信息

分析科学而言，现在它是唯一可以用理性来接受和理解的事实真相！

信息分析就是这样，它不是凭感觉，凭印象，凭概念，凭权威，凭任何单一的可能性，做出推断或是判断。在日常生活中，人们有时会因为权威的身份和地位而产生恐惧性的信赖；有时会因为某一专业领域的学术框架，而产生权威性的信任；还有的人甚至仅仅因为某一感觉、某一概念、某一传说，就盲目地相信某件事情或是某一个人。信息分析不是这样，信息分析作为科学，唯一凭借的是一个个可信的信息，只要这些可信的、尚无法证伪的信息，存在着信息链，能够形成逻辑线，进而构成一个结构模型，那么这就是事实，无论它多么令人不快，多么令人无法相信。事实就是事实，事实有时就是冷酷的。





越新马三国空军同区域分层搜索马航失联客机，任未有实质发现。（该图片由CNSPHOTO提供）

我不愿相信宿命，但有时宿命是存在的。我在想，人类为什么会求助于宗教呢？恐怕宿命的出现，就是答案。

现在的时间是，3月13日深夜。

我看到外交部网站刚刚发布的消息，昨天，也就是3月12日，外交部发言人秦刚就马航客机在失联前曾折返的传言答记者问表示，中方已通过外交渠道要求马方立刻核查有关折返的传言，做出相应部署，扩大搜救范围，尽全力推进搜救工作，并及时向中方通报有关情况。

很显然，中国外交部，尚未掌握真相。

也就是在同一天，传来消息称，希沙姆丁在新闻发布会上信心满满地向大家保证："我们一直在坚持搜救。"但他的讲话立即招致现场新闻记者态度鲜明的诘问："一会儿向东搜救，一会儿向西搜救，你们不仅不知道这架飞机发生了什么，到现在甚至仍然不确定到哪里去找。"

马来西亚的决策高层也未掌握事实真相。

---

1. 马来西亚政府也注意到这一点，最后实际由纳吉布总理取代了希沙姆丁的角色。
2. 在信息分析中，对于大型事件需要构建一个结构模型，因为事件可能非常复杂。但如果仅仅是一般性质的分析，则只需采用精确描述研究结论的形式即可。
3. 确保实现信息覆盖也同样是为了防止信息的遗漏，因为有时信息检索人员往往并非是信息分析人员，无法有效鉴别信息的价值元素。这种情况下，覆盖并且收集信息就很重要。
4. 模型有很多种类，数学模型是一种，结构模型也是其中的一种，此外，还有物理模型等若干种模型。
5. 为什么最终结果是一个顺序结构，而不是循环结构？原因在于这家飞机最后是失事了，事情终结。
6. 读者应注意这个模型的构建时间是在 3月13日，构建这个模型的根本目的是抢时间进行搜救。此时，众多信息还尚未公布，包括后来关键的卫星ping信号有关的详细信息，因而此刻模型的建立主要是根据一般电子系统的工作规律而形成的。
7. 从系统论的角度认识信息分析原理，最重要的就是信息的验证，这是构成循环（系统）的关键，也是一个证伪的过程。在循环过程中，越是无法有效证伪，越是被认为接近真实。
8. 信息分析认为，通常人们所说的情景，都是虚拟的、纯粹假定的、不可靠的。只有通过模型的结构过程，经过事实论证导致的情景，才是真正有效的情景。情景可以有很多，但能够模型化的情景只有一个。这个情景，就是被认为接近真相的事实。

第七天，2014年3月14日

在马来西亚吉隆坡的武吉阿曼，矗立着一栋几十层高的玻璃幕墙的现代建筑，这就是马来西亚皇家警察总部。这栋大厦是作为马来西亚皇家警队革新及转型的象征而建的，前后用了7年时间才建成，耗资3.2亿令吉，相当于人民币6.4亿元。

马来西亚皇家警察是马来西亚的司法及治安单位，它的历史悠久，最早可以追溯到16世纪。马来西亚皇家警察的工作覆盖范围包括交通管制、犯罪调查以及镇暴等，一般的调查工作由警长指挥，全国警察总长为丹斯里卡立。

皇家警察的最高领导者为全国警察总长，其次为副全国警察总长，传统上这两个职位者都拥有丹斯里头衔。目前皇家警察共分8个部门，分别为刑事调查部、毒品罪案调查部、国家内部安全与公共秩序部、商业罪案调查部、政治部、反恐特别行动部、行政部和后勤部，所有部门都是由警阶为警察总监的8名高级警官领导，俗称警队“八大天王”。这8名高级警官一般都拥有拿督斯里或拿督的头衔。

在马来西亚皇家警察的体系中，政治部（特别事务部）是一个很特殊的部门，说它特殊是因为政治部是完全由资深警官所组成的情报部门，主要功能为收集、分析和处理一切有可能威胁国家安全的资讯，并将这些信息传递至相关的部门或机构。部门下的分组有：分析组/秘书处、E1组（技术情报）、E2组（社会情报）、E3组（外交情报）、E4组（政治情报）、E5组（经济情报）、E6组（安全情报）和E7组（行政处）组成。现在由于发生了MH370客机的失联，这个政治部已经开足马力，投入了所有的调查力量。

现在，他们的调查重点是MH370的正、副机长。

从3月14日马航商务总裁休•邓利维透露的情况看，马来西亚警方是从3月13日开始启动的对机长和副机长的正式调查。马航方面表示，事故发生后，马来西亚航空公司在第一时间就封存了飞机资料，调查完成后将由警方公布结果。与此同时，美国的两家相关机构也正在进行独立调查。马航高层的另一位高管则介绍说，目前马方已跟美国安全局进行合作，调查包括驾驶员在内的机组所有人员。调查内容包括上述人员的情绪、邮件、驾驶员的最后一通电话等，但没有发现任何异常。

如果按照信息的时间轴来看，马来西亚方面的这一调查方向很奇怪。此前，早于3月9日，马来西亚警方就曾表示，“没有将MH370失联归类为恐怖袭击”。3月9日至3月10日新闻爆出了假护照登机的问题之后，马来西亚再次表示，“没有证据显示这次事故与恐怖袭击有关”。但到了3月10日马来西亚民航局开始在态度上有了反复，说是“不排除劫机的可能”。但到了3月11日，路透社的报道再次援引马航高管人士的话称，“没有理由认为”是机组人员的行为导致MH370航班失踪。3月12日虽然外界怀疑的焦点在向机长身上集中，有关怀疑似排山倒海般地涌现，但马航还是认为，“可以排除机师自杀的可能”。同一天在北京的新闻发布会上，马来西亚民航局高层代表还介绍说，马航的部门每6个月会对飞行员进行审查，失踪飞机的机长飞行时长超过1.8万小时，“机长与副机长均没有心理问题”。马来西亚代理交通部长希沙姆丁3月13日晚上也在新闻发布会上否认了搜查飞行员住所的事情，他只是在3月14日才改口说，“有需要的话，会搜查飞行员的家”。他否认这一点的时间，只比马航商务总裁休•邓利维透露飞行员遭到调查的时间稍早2个小时。

一般来说，机组成员的状况航空公司是有把握的。从时间轴上的时间坐标来看，马航开始的时候对飞行机组的信心很明显。而从共谋的角度看更不成立，因为不但副机长是一位喜气洋洋准备结婚的年轻人，而且两个人并非是主动要求执飞MH370航班。有关亲戚朋友的反映同样也

是如此，大家都说机长是一位和蔼可亲的人。因此，怀疑机组人员是恐怖分子或是心理有问题的自杀者，从一开始就被我否定了。

我相信，主要的问题还是来自美国情报机构的压力，从中央情报局到国家安全局，都要求调查机组成员。此外舆论界的阴谋论也似排山倒海，各种怀疑和故事情节，对马航也构成了巨大的压力。于是，调查就调查，反正也不怕调查，可能是基于这样的原因，马航才让步，同意原本就认定不是犯罪导致失联的马来西亚警方介入调查。

所以这是一次无动机、无因果、无行为的“三无”调查，是一次仅凭外界压力而导致的刑事调查。

实际上，MH370航班是否发生了恐怖袭击事件是贯穿调查始终的一条线，最开始提出这种怀疑的是中国方面，同时美国也高度关注恐怖袭击这条线，并且始终在大力推进这条线上的调查活动。其中，中国方面早在3月8日就有不少人怀疑是恐怖袭击。到了3月12日，已经有很多新闻报道和长篇网络分析指向了恐怖袭击。而在美国方面，主要是由高级情报官员出面来谈恐怖袭击的问题，但讲话大都是模棱两可，不过意思都很明显，全都在暗示机组成员是有问题的。

可问题在于，当各国的搜索行动紧张进行之际，大家都在争时间抢速度，马来西亚和美国却消耗大量资源沿着这条线进行调查，这样做是否明智，大成问题。我的评估与各国情报机构的评估相反，从事件概率的角度看，由于不确定因素很多，很明显机组成员不是恐怖分子的可能性，远远大于是恐怖分子的可能性，这就更不应该投入如此之大的资源，做这样捕风捉影的无效调查。

事实上，美国很早就启动了卫星图片的调查，但最后证实没有发现客机爆炸的迹象。3月13日，联合国应中国请求，根据《空间与重大灾害国际宪章》精神，要求15个太空机构和国家组织，提供数十枚卫星的空照图片，对失联航班以及高空爆炸现象进行调查，但最后也没有发

现。因为高空爆炸会出现频率小于20赫兹的次声波，而且不容易衰减，是可以被记录到的，联合国全面禁止核试验条约组织执行秘书长因此要求该组织的专家们对次声波反应进行调查，但结果同样是没有发现。

所以，全球情报机构与安邦咨询的评估结果呈现两极化，我们深信自己的判断是正确的，所谓机组人员犯罪的说法基本上就是无稽之谈，对机组成员的调查也不会有结果，他们不是罪犯而是英雄。

央视，人人都是福尔摩斯。

北京的初春原本都是清风刺骨，忽冷忽热，但近年由于全球暖化，北方清冷的寒风缓和了很多，即便才刚刚是早春3月，街上行人的穿衣打扮，也早已呈现轻松一派。那些爱漂亮的女孩子，更是迫不及待地换上性感的短裙，街上到处都是摇曳的身影。

中午，我的女秘书从星巴克回来说，现在真的不得了，大家几乎都疯狂了，不正常了，星巴克里的人，话题过去都是男女明星的娱乐八卦以及坊间趣闻，现在都是MH370，墙上挂的电视播出的节目也是MH370，大家都在讨论和猜测，说什么的都有。听她这么一说，我也打开电视看了看，正好看到央视正在以圆桌讨论的方式播出MH370搜寻进展，节目女主持人讲的话很有意思，她评论说，现在的中国，“人人都是福尔摩斯”。电视中，几位专家在各抒己见，但听了听，无非还是老生常谈，疑问套着质疑，常识套着评论，不着边际。

美国好莱坞新拍摄的福尔摩斯电影已经在中国上映，它的书更是有很多人早就读过，很多人熟悉福尔摩斯，以为推理就是福尔摩斯式的分析。其实，福尔摩斯的推理方法，主要是演绎法。所谓演绎推理，就是从一般性的前提出发，通过推导即演绎，得出具体陈述或个别结论的过程。演绎推理的逻辑形式对于理性的重要意义在于，它注重条件与结果的关系，对人的思维保持严密性、一贯性有着不可替代的校正作用。于是，有人说，演绎推理是从一般到特殊的推理；有人说，它是前提蕴含

结论的推理；有人说，它是前提和结论之间具有必然联系的推理；有人说，演绎推理就是前提与结论之间具有充分条件或充分必要条件联系的必然性推理。其实说到底，演绎推理就是建立前提与结论之间的严谨关系。

就具体的演绎推理形式而言，演绎推理大致有四种，分别是三段论、假言推理、选言推理、关系推理等形式。不过，信息分析要用到的思维分析方法要远比福尔摩斯的更复杂，除了演绎推理之外，还有归纳法、比较法、类比法、情景法、综合法、联想法、逆向法等多种思维方法。信息分析是将这些思维分析方法嵌套于复杂的信息分析流程之中，同时结合其他系统工具和拓扑工具达成的分析结果。

所以，信息分析涵盖了福尔摩斯式的分析，但福尔摩斯并非就是信息分析。如果有人说，信息分析就是现代版的福尔摩斯，我倒是可以欣然接受，因为我认为这是一种对信息分析的赞赏。

问题来了，我陷于两难困境。

我现在面临的压力很大，中国科学技术大学刚刚声称，他们的地震与地球内部物理实验室的一个研究小组曾经在马来西亚与越南交界海域检测到一次海底事件。事件发生于当地时间2014年3月8日的2时55分，在公布的MH370失联时间后一个半小时，发生地点在失联地点的东北方向约116千米。他们认为，该海域为无地震区，因此判断是MH370坠海发生爆炸导致的地震波。中国科技大学是中国的一所有名的大学，他们的知名度使得这个消息传播的范围非常广泛，也极容易引起决策者的重视，但是我知道他们犯了错误。

道理很简单，飞机即便坠海也是在海面上发生爆炸而不可能在海底发生爆炸。另外，爆炸的强度也不对，一架波音777飞机的爆炸不会产生这么大的当量。此外时间和地点也都不对，这个实验室的专家们可能是太想帮忙了，忽略了这些显而易见的问题。但他们的知名度极易误导

搜寻进度，一旦这样的问题发生，那后果就更严重了。我在想，随着大家都在关心MH370，都在想当福尔摩斯，今后类似的事情可能会越来越多，而要阻止或是警告他们，只能是尽早告知他们真相与事实。

现在模型已经建立了起来，但怎么处理这个模型呢？这是有很大风险的。信息分析并非是一种精确的科学体系，它是一种趋势性的科学体系，因此它只能提供一个方向，这个模型今后出错也是完全有可能的，只要有新的颠覆性信息出现，那模型就会立刻破产，不明真相的人就会幸灾乐祸，甚至乱加指责，直到把你推向万劫不复的深渊。真到了那种时候，我可能就要像一个靠呼吸机拖日子的病人，等着死亡的来临。但另一方面，信息分析本身的定位就在于阐释阶段性事实，没有永远的正确，只有近似的可能，近似的结果；事实只能逼近，没有绝对的真相。信息原理就是这样，我就是干这个的，就像医生手中拿着有问题的心电图，即便病人的自我感觉很不错，你也要告诉他情况不妙。我现在陷于两难境地，怎么办呢？犹豫再三，最终我想还是要承担风险，告知有关方面这种可能性。毕竟搜救行动还在进行时态，而现在的搜救力量的中心位置距离我们判定的位置相差万里。

决心已定，我拿起电话通知研究部，决定发布这个模型的结果。同时通知国务院有关部门、外交部的东盟中心以及马来西亚驻中国大使馆，这就是我现在所能做的一切了。智库机构不是万能的，它始终扮演的是一种幕后支持者的角色，没有任何权力属性，不承担决策责任，拍板的毕竟不是我们，我们只能提供可能性的选项，提供那种我们认为是最正确、最系统的选项。

智库，全世界只有安邦咨询一家投入到搜寻MH370的行动中。

世界上的智库机构有很多，它是一种很特殊的研究机构，通常从事公共政策相关问题的研究。现在，对于智库的定义就是一个很富有争议的问题。因为定义可以有很多种，出发点不同，利益诉求不同，定义自然也不同。定义不同，智库的圈子就不同，可大可小，所以关键还是看

各自的利益追求了。

若要看中国媒体常见的定义，那么智库就是智囊团，智囊团又称头脑企业、智囊集团或思想库、智囊机构、顾问班子。指专门从事开发性研究的咨询研究机构。它将各学科的专家学者聚集起来，运用他们的智慧和才能，为社会经济等领域的发展提供满意方案或优化方案。其主要任务是提供咨询，为决策者献计献策、判断运筹，提出各种设计；反馈信息，对实施方案追踪调查研究，把运行结果反馈到决策者那里，便于纠偏；进行诊断，根据现状研究产生问题的原因，寻找解决问题的症结；预测未来，从不同的角度运用各种方法，提出各种预测方案供决策者选用，凡此种种。

很显然，以这个定义的层面和水平来看，中国的智库基本没什么进步，还停留在《三国演义》的时代，也就是谋臣、幕僚的集合。

若是根据上海社会科学院智库研究中心2014年2月发布的《2013 年中国智库报告》的定义，智库主要是指：以公共政策为研究对象，以影响政府决策为研究目标，以公共利益为研究导向，以社会责任为研究准则的专业研究机构。从这个定义来看，明显是有所进步了，它突出了公共政策，有了一点远景的意思。

以我的观点来看，智库作为一种特殊的研究机构，要有别于政府内部的政策咨询部门，智库从事的是前瞻性和趋势性的研究，是围绕公共政策，围绕大事件，围绕战略趋势做研究的专门研究机构。智库的研究，不仅仅是现在的评估，更要着眼于未来的挑战、未来的趋势、未来的判断，只有这样才能体现智库的价值。换句话说，有时某些领导人或是企业领袖过于乐观，就算是一朵朵的乌云在这些人眼里也能被认为镶着金边，这个时候你就得挺身告诉他，暴风雨就要来了，即便他不高兴。

放眼全世界，真正的智库大都是在做这样的工作。那些全球顶尖的

智库如美国的布鲁金斯学会、英国的皇家国际事务研究所，还有美国的卡内基国际和平基金会、美国战略与国际研究中心、瑞典斯德哥尔摩国际和平研究所、比利时布鲁盖尔研究所、美国外交关系协会、美国兰德公司、英国国际战略研究所和美国伍德罗•威尔逊国际学者中心等，莫不是如此。它们享誉世界的知名度，都是来自攸关未来世界和国家命运的研究。

不过，在马航MH370客机失联事件上面，这些享誉世界的著名国际智库，没有一个发声，没有一个运用他们的信息能力和分析能力，做出过预测和判断。相反，只有我们这家来自中国的安邦咨询，为之做出过不懈的努力。出现这种现象的原因，可能与他们的人才结构，与他们的组织结构和运作结构有着莫大的关系。

外部的人看智库，总是有些雾里看花。其实，看智库很简单，智库的价值，关键就是看你能在大事件中做些什么事情，看你在大事件中做何反应。能够在大事件之前，提供预见性意见的，那是超一流的智库；能够在大事件之中，提供预见性协助的，那是一流的智库；能够在大事件之后，提供有见地评论的，那是普通智库；至于其他的，就不入流了。有的时候，不是不想做，也不是无须你做，而是你有没有能力去做的问题。

安邦咨询作为一家智库已经有21年的历史了，我们不是凭空而来的，而是在开始的定位上就是智库。20世纪90年代，中国已经有不少人知道了兰德公司，但知道智库的人还不多，我不是那种随风起舞的人，如果大家都在想着兰德公司的传说，那么我的理想是一定要做一个比兰德公司更为强有力的机构，这样的选择之下，当然只能是智库了。

大约从20世纪末开始，我开始以美国智库为重点，系统地研究国外的智库，解析他们的定位，了解他们的运作模式和能力。我发现，国外智库数量虽多，但1~3人到3~5人的小智库占到了95%。这些智库的核心人员其实通常就1~2人，往往是以个人知识积累的一技之长的方式，向

政府部门或是NGO组织提供咨询帮助。与其说它们是智库，还不如说是咨询公司更准确，因为他们往往是有“智”无“库”，并不能在一个广泛的领域，向政府部门提供全方位的智库服务。也就是从那个时候起，安邦咨询全面加强了信息领域的建设，早在1995年就实现了无纸化办公，1996年启用了互联网。

正是由于这些信息化建设，使得安邦咨询作为中国的智库，拥有了比较全面的能力，能够在一定程度上覆盖公共政策领域的研究需要。21年以来，我们虽然不像迪士尼的卡通人物那样蹦得那么欢实，但也的确实实在在做过几件大事。MH370失联之后开展的研究，并不是安邦咨询的第一次，在政府机构面临很多关键大事件挑战的时刻，如“九一一”事件、“非典”、禽流感、汶川大地震等，安邦咨询都与中央以及地方的各级政府进行过广泛的合作，提供过协助或是帮助。

所以，安邦咨询在MH370客机失联之后，能够立即投入追踪研究，并不是偶然的即兴之作。这种研究反应能力，与公共政策研究的实力和水平是紧密相关的。

中国第三批增援兵力到达南海。

截至今天下午3时，中国海军的永兴岛号远洋救生船抵达泰国湾搜救海区以东的海域，执行马航搜救任务。海军的这艘远洋救生船是一艘专业船，弦号863，是925型（大江级）远洋打捞救生船第2艘，现在服役于南海舰队，是南海舰队的搜救主力。它的最大排水量达到1.3万吨，同时还可以搭载2架直-8直升机或超黄蜂大型直升机。海上的自持力可以达到90个昼夜，在搜救方面是把好手。

唯一的问题在于，永兴岛号的配置海域依旧是错的，搜救重点依旧被海军放在了泰国湾。真是情报不明，累死三军。

到目前为止，联合搜救力量已经达到了空前的规模，可能自第二次

世界大战以来，太平洋上还从未出现过一次云集如此大规模的多国海空力量。

马来西亚：9艘海军舰船，3架直升机，17艘海事执行船，13家固定翼巡逻飞机。

美国：1架P-3c反潜巡逻机，2艘伯克级驱逐舰，2架MH60R海鹰直升机，1艘补给船，1架P-8a海神反潜巡逻机。

印度尼西亚：5艘海军舰船，3架海事侦察机。

中国台湾：3艘海军舰船，1架固定翼飞机。

中国：8艘海军及海事舰船，3架直升机，2架固定翼飞机和10颗卫星。

越南：6架固定翼飞机，2架直升机，7艘舰船。

新加坡：3艘海军舰船，1艘潜艇搜救船，1艘轻巡洋舰，3架固定翼飞机。

菲律宾：3艘海军舰船，1架固定翼搜救飞机。

澳大利亚：2架AP-3c猎户座固定翼侦察机。

新西兰：1架P-3k2猎户座海事巡逻机。

印度：2艘海军舰船，1架P-8I多功能侦察机，2艘巡逻船。

泰国：1艘巡逻船和1架直升机。

不算世界各国的卫星在天空梭巡，仅仅计算舰船和飞机，就计有各国海军舰船和海事船65艘以及46架飞机在以泰国湾为中心的海域来回巡

逻和搜救，其中仅仅是中国，就在这一带海域搜寻了6.9万平方千米，等于是把洋面过篦子似的过了一遍，问题是除发现了大量的海洋垃圾之外，一无所获。

事情发展到3月14日傍晚有了变化。

外交部发言人洪磊今天在例行记者会上终于证实了迟来的消息，中国外交部正式接获马来西亚从外交渠道传来的情报，证实有飞机可能飞越马六甲海峡。此外，印度方面已经应马方邀请，在安达曼海开展搜救行动。

同一天，中国海上搜救中心组织召开马航失联飞机海上搜救专家咨询会，交通运输部、外交部、海洋局、海警局、总参、海军、民航局等部门的专家和负责人就目前海上搜救的新情况、新信息商讨研判，对下一步搜救方案的调整完善提出建议。而在此之前，虽然信息场出现了翻天覆地的变化，但信息分析不济事，体制不信任，结果导致中国的海空搜救力量的主力依旧在泰国湾，只因应信息变化，要求途经的5艘商船在马六甲海峡顺带搜索。

显然，在第七天的时候，中国终于开始意识到搜救方向可能犯了大错。恢恢信息世界，信息为王，你相信什么，不相信什么，其实就在不经意间决定了命运。而像越南等国，事实上早就不相信马来西亚的情报了。他们已经连续两天在下调搜寻任务的等级，因为已经有大量信息证明，MH370根本就不是在泰国湾附近失联的。

同样是在3月14日夜间，西方媒体相继披露了大量有关MH370失联的内幕信息。这些媒体有路透社，有CNN，还有美国的各大电视台，全都是些真正能够接触美国政府和情报机构的媒体，它们往往能够捷足先登，获得有真材实料的新闻。这些新闻包括有关卫星信号，也有关于国际海事卫星组织（Inmarsat）[注]的，而国际海事卫星组织证实MH370机载设备所发出的信号的确出现在该公司的网络上。

这些信息表明，MH370的失联地点早已跨越了马六甲海峡，来到了印度洋。

希望在加速折旧。

MH370航班的乘客家属分成两部分，一部分在北京，另一部分在马来西亚吉隆坡。在北京的这部分乘客家属，马航只负责7天的住宿，很多家属赴京的费用，马航也没有解决。有乘客家属提出这一问题之后，马航方面表示，将在与马来西亚政府沟通后，再回复乘客家属。到目前为止，乘客家属提问最多的问题，集中在质疑马航隐瞒信息，乘客家属要求马来西亚军方派人到北京当面解释。

在马来西亚，据不完全统计，前后已经有118名失联乘客家属抵达马来西亚吉隆坡。马航表示，除了已抵达吉隆坡的家属外，其余家属的315本签证已全部办理好，并会马上发放。他们已经准备了一架300座的包机，在确定了失联飞机的具体位置后，会尽快搭载亲属前往，并将给年老体弱的亲属安排商务舱。还有部分乘客家属希望回家乡，马航方面尽力协助，帮助做好机票和交通安排。

应该说，对于乘客家属层面的工作，马航还是尽力的，比起西方航空公司在处理乘客家属方面，马航并不差多少，有的方面甚至要做得更好、更周到一些。比如提前支付慰问金、提供志愿者服务等，人情味很足。而西方航空公司遭遇这些问题，乘客家属都是自费的。虽然保险赔偿费很高，但不是所有乘客立刻能够拿到，也不是所有关联家属都能拿到的。所以要看到，MH370的失联毕竟是突发大事件，马航以及马来西亚也没有多少经验，有些不周是可以理解的。

截至第七天，马航和马来西亚政府在信息方面为人所诟病的问题，主要是信息的系统性很差，他们所遭遇的问题和质疑之声，深层原因就在这里。

其实，信息最重要的就是系统性，信息到处都有，何时何地都可能存在，但缺乏系统性的信息一钱不值，完全属于道听途说一类，信息只有表现出系统性，信息的内在关系被信息分析人员链接起来，这样的信息才具有价值和意义。他们发布的很多信息都有破绽，漏洞百出，矛盾明显，虽然始终在努力解释，但新的漏洞和矛盾又紧接着出现，防不胜防，信息漏洞终究难以堵塞。这不是部门隔离、条块分割等“行政墙”存在的原因[注]，这是系统性差的表现。所以马航和马来西亚在信息领域的错误，实际是信息社会的经典错误，是一种未能适应信息社会的表现。

信息不适应，问题和误解就会存在，迷茫的情绪就会存在，从乘客家属到记者群体都是如此。

《东方早报》的记者在一篇文章里曾经回忆道，这一天，马来西亚著名的英文报纸《星报》的头版大标题是《一切都是如此迷茫：空气和飞机》[注]。马航飞机到底在哪儿？吉隆坡的一位出租车司机有自己的确切答案：“轮船在海面上会撞到Iceberg（冰山），飞机在空中也会撞到Icerock（冰石）。”他表示这是一位在机场修了20多年飞机的乘客告诉他的。

“如果是小冰块也不要紧，要是高尔夫球那么大的冰块就会破坏风扇（引擎）了。”“其实，大的冰块也不要紧，飞行员降低高度就可以，但是他们都在睡觉，飞机就‘哐哐哐’下降，最后扎到海里了。”讲到兴起，这位祖籍广东顺德的出租车司机还脱手比画，他认为飞机冲进了中国南海。

这当然是无稽之谈，但也反映了记者群体在吉隆坡遭遇的困境，他们不知道该做些什么，能做些什么。事实上，他们在马来西亚的处境非常困难。

吉隆坡机场远离吉隆坡市区，从市区到机场的快速火车需要35令吉（约合70元人民币）。如今，毗邻机场的Sama-Sama酒店成了全世界媒

体的焦点，每天这里都在举行新闻发布会，而新闻发布会很少新消息，更多是否认。马方官员曾经表示，在场的记者可以将问题写下来提交给马来官方，问题将在每天下午5时30分的例行发布会上进行回答。

其实每个人都知道，结果依旧将是否认。

《纽约时报》记者托马斯•富勒认为，马来西亚政府发布信息缺乏协调及自相矛盾，显示大马领袖在面对国际舆论的抨击时“穷于应付”。

反对派的批评声也难以阻止。马来西亚国会议员在国会下议院辩论国家元首施政报告时说，如果失联客机事件发生在日本，日本首相和相关部长早就辞职了。

另一方面，巫师的作法在吉隆坡还在继续，两粒椰子、一壶“圣水”、一支拐杖和一个箩筐，在马来西亚被称为“Raja Bomoh”（巫师之王）的伊布拉欣近日两次造访吉隆坡机场。他是在机场观景台施法，希望通过这些施咒器具，得以让海陆空的“精灵”，尽早释放被困的客机。

更惨的是，现在不少记者甚至在吉隆坡连混下去都很困难了。有一位记者写道，在召开记者会的Sama-Sama酒店，他发现有工作人员特意张贴了告示：切勿让您的物品脱离看管。因为此前，香港Now TV新闻及财经助理采访主任陈伟利，在酒店采访时背包被人顺走了，还有记者的iPad和现金都被盗了。

实在没得写，那就写航班号吧。有人发现，MH，在马来语中可以看作是“Masih Hilang”的缩写，意思为“仍然下落不明”。这种说法在马来西亚的社交媒体上很流行，而仍旧下落不明，这也是对家属的最大折磨。赴马来西亚的约25名中国家属住在距离机场近30千米的一家五星级度假酒店。而这些家属对外界来说，仿佛也是在迷雾中。

记者看到，赴马来西亚的中国家属由马航负责食宿，确切人数并没

有官方数据。从11日抵达吉隆坡的这家酒店，这些家属就被媒体的长枪短炮围攻。对此，马航也加大了安保工作，禁止媒体接触家属。14日晚，记者在该酒店用餐时也遭到了戴着马航工作牌的安保人员盘问。

这样的举措，在外界造成了一种传言：赴马的家属被隔离了。记者询问一名家属是否真的有这种情况时，他称这是“瞎说”。

虽然安抚工作有保障，但是对家属来说，真相是他们最大的诉求。“我刚梦到老公给我打电话了，说由于照片原因延误了回家的时间，让家里人别着急，电话里有干扰，断断续续的，后面就断了。”一位妻子说。

时间已经到了第七天，乘客家属和记者都在期盼着，但他们心系的那点希望也正在渐渐破灭。

财新网的记者在文章中写道，高温加上部分土壤易燃，久难扑灭的山火使吉隆坡笼罩在一片烟雾中。而MH370失联背后的真相在事件发生六天后不仅没有走向清晰，反而越发难辨。

“飞机消失了（The plane vanished）。”马来西亚官方在连日的发布会上以半解释的口吻重复着这句话。马来西亚代交通部长希沙姆丁13日向记者坦言：“飞机找到之前，不认为搜救可以算得上有任何进展。”

然而搜救的一无所获并不代表媒体也是一如海面平静。在这场信息拉锯战中，各种消息层出不穷又被马方相继否认，媒体对马来西亚官方内部表达前后不一的炮轰表现得毫不吝惜。

马来西亚民航局“曾有5名乘客办理登机手续后没有登机”的说法后被负责调查的全国总警长阿布巴卡11日否认。马来西亚军司令达乌德曾接受当地主流报纸《马来每日新闻》采访，但12日矢口否认自己在采访中明确说过“飞机曾返航至马六甲海峡”，并指控相关报道失实。马来西

亚官方同时还修改了飞机最后失联的地点及时间。

在3月13日召开的记者会上，马来西亚官方更是一连气否认了三件事，即在中国卫星拍到疑似漂浮物的海域没有任何发现，警方搜索MH370空乘人员家里的报道失实，以及发动机信号捕捉到飞机总共飞行了5小时的说法不准确。

混乱的信息给事件最大受害者——乘客家属带来的有希望也有绝望。

“不想残骸被找到，我宁愿他（她）被吸到时空隧道里。”一名下榻在吉隆坡等候消息的中国乘客家属红着眼圈和同伴说。

“我就是不想找到（残骸），找到时你让我怎么接受呀！”另一名家属言语中略带哭腔，一桌的义工在旁低声安慰[注]。

身边新认识的马来朋友有人同情官方面临的处境，也有人发泄不满。

“电视上，官员们每天说着一样的话，如果我都不能接受，家属又如何能接受？我真替这些官员难为情。”出租车上，马来西亚司机毫不客气地说。

当然，不能否认随着分秒的流失，对真相的急切渴望像山火一样烧在每家媒体心中，也促使他们做出过热的判断。有记者向我坦言，自己独家报道中的匿名信源，感觉不是很可靠，但文章还是发表了。

一名国内同行曾在微信中表达过这样的困惑：自己不知道媒体此时应该冷峻剖析事件责任，提醒所有人做好最坏的准备，还是该温情脉脉地派送正能量，贩售随时可能招致巨大落差的希望。

毋庸置疑的是，大家的希望从飞机失联第一日起就走在加速折旧的

路上。而作为媒体人，能做的只有将对奇迹的期盼留在心底，为公众挖掘更加准确、客观的真相。

到了这个时候，中国新闻界的精英们真的不知道该怎么做了，几乎彻底失去了方向感。他们徘徊在吉隆坡的街头，既不知道该往哪个方向去做，也难以挖掘事实真相，又缺乏信息判断的支持，左右为难，这就是他们当时的境况。

美国宣布全面介入马航失踪事件的调查，不再遮遮掩掩了。

今天，美国白宫发言人卡尼正式宣布，美国国家运输安全委员会和联邦航空管理局的官员正在对飞机失联原因进行调查，美方在吉隆坡的执法人员也正与马方保持密切合作。由于现在没有足够确凿的信息，美方仍在对“所有的可能性”进行研究。

我们都知道美国的“执法人员”是谁，我们也知道这种行动的基本条件是源自于某种“优先信息”[注]，而这种信息的确是存在的。对此，美国情报机构知道，安邦咨询也知道。此后，就看双方信息分析人员之间的精英竞赛了，但到目前为止，至少从发布信息的时间上来看，安邦咨询似乎略微领先。

ABC（美国广播公司）在3月13日晚间报道说，五角大楼官员称，有迹象显示，马航失踪航班从雷达消失后继续飞行了4到5小时，可能坠入印度洋，美国正派基德号导弹驱逐舰前往搜寻，大概24小时就能够抵达。

CNN报道说，美国白宫发言人表示，“基于一些并不必然但最新的信息”，可能会在印度洋开辟新的搜索区域，美国正在就“部署合适资源”与国际伙伴磋商。熟谙公共关系诀窍的卡尼当时并未明确“新信息”的性质，只是用外交语言表示正在调查“多种可能性”。

美国人成功解读了卫星信号的意义，但他们在方向上却犯了错误。虽然这已经是关键信息披露的第二天了，但他们考虑更大的可能性是在卫星信号弧线的上端，也就是印度洋的北部。这是一种区域上的正确，细节上的失误，得势而没有得分。但这一信息辨识和判断上的失误，导致美国的精英分析人员又一次错误引导了全球搜救力量的方向[注]。

1. 国际海事卫星组织是旧名称，实际国际海事卫星组织是一家英国公司。在本书其他章节，对此公司有更详细的介绍。
2. 行政墙是信息分析界的术语，意思是行政机构所造成的体制性隔离，阻碍信息的正常流动和共享。
3. 印度尼西亚以及东南亚一些国家的耕作习惯与中国类似，也有燃烧植物秸秆的习俗，经常导致东南亚各国包括新加坡在内烟雾弥漫，空气质量大幅下降。
4. 各地对志愿者的习惯说法不同，“义工”是港台一带对志愿者的称谓，西方华人则通常称“志工”，意思均与内地“志愿者”相同。
5. 优先信息，信息分析的术语，指的是具有时效性的信息。
6. 坚持“劫机犯罪”是美国情报界的第一次失误。调查与认定是两码事，但美国人显然当初是过于相信自己的判断了。

第八天，2014年3月15日

印度洋，安达曼海。

印度洋，是世界的第三大洋，位于亚洲、大洋洲、非洲和南极洲之间。包括属海在内的面积有7411.8万平方千米，约占世界海洋总面积的20%。印度洋的平均水深仅次于太平洋，位居世界第二，包括属海在内的平均深度为3839米，不包括属海的平均深度为3872米。印度洋的北部沿岸是印度、巴基斯坦和伊朗；西南部为澳大利亚、印度尼西亚和南极洲。

安达曼海是印度洋东北部的一部分，是印度洋在东北部的边缘海。在亚洲的中南半岛、安达曼群岛、尼科巴群岛和苏门答腊岛之间。安达曼海从北到南长1200千米，宽645千米，深度超过3000米的海域不到全部海域的5%，但在安达曼–尼科巴海岭以东的一系列海底谷深度则超过4400米。东北部的三分之一海域水深不到180米，部分是因伊洛瓦底江在其三角洲地带的泥沙沉积所造成。

海域东西两侧岛屿众多。东侧为缅甸丹老群岛，面积3500平方千米，是中南半岛沿海最大的岛群，包括大小岛屿近900个。各岛的海岸曲折，地势高峻崎岖，有热带雨林，以自然景色秀美著称，适合潜水和航海。西侧为印度安达曼•尼科巴群岛，8249平方千米。其中安达曼群岛面积6461平方千米，共有204个岛屿，以北、中、南小安达曼岛为主，最大的岛屿为中安达曼岛，多火山与丘陵，北安达曼岛上萨德尔峰海拔750米，群岛呈长串形，自北而南排列，长467千米。尼科巴群岛面积1831平方千米，共有大小18个岛屿，主要有大尼科巴、小尼科巴、卡尔尼科巴等岛。缅甸科科群岛是印度安达曼•尼科巴群岛的北延。其主

要包括大科科及小科科等岛，总面积约为30平方千米，其中大科科岛占去大半。

如果马航MH370在印度洋失事，搜救起来将十分困难。一是因为印度洋的范围很大，如果不知道具体的失事地点，或是失事地点的范围很大，都将造成在印度洋中大海捞针的局面；二是印度洋的深度大，平均水深都超过了3800米，远比太平洋泰国湾口附近平均60多米的水深要深得多。最重要的是，飞机失事的状态也非常重要。如果失事飞机像当年的法航447航班那样，在水面就解体了，残骸还比较容易发现。如果MH370航班是整体沉入[注]，那问题将会麻烦得多，可能需要等到飞机残片浮起，才会被人发现。这有可能是长达一年至几年，乃至更长时间的事情。

从今天开始，印度方面已经在印度洋北部的安达曼海积极行动起来。

印度三军司令部发言人，陆军上校哈米特•辛格（Harmit Singh）负责协调安达曼和尼科巴群岛的搜索任务。他表示，印度的巡逻飞机已经开始搜索数百座无人岛，但目前为止，还没有任何发现。印度的另一位官员则表示，负责指挥搜救工作的马来西亚已经提供了一组马来半岛西北面的安达曼海的特定坐标位置，要求印度组织搜索。这位官员称，马来西亚方面没有给出搜寻这些区域的具体理由。现在甚至连孟加拉国海军也行动起来，他们派出了两架巡逻机以及两艘护卫舰在孟加拉沿岸展开搜索。但受装备限制，该国只能在领海范围内展开搜寻。

实际上在更早的时候，马来西亚就已经开始派出自己的空军飞机前往安达曼海进行搜寻，而且马来西亚还大张旗鼓地邀请了15位来自世界各地的记者一同登机前往。

中国的《南方都市报》记者后来从一个侧面报道了这一颇有戏剧化的现场过程。

马来西亚方面负责协调的沙拉玛（Salamah）女士早已守候在机场，迎接15位世界各地媒体的记者，其中也包括2位中国记者。所有人要报上所在媒体和姓名，签了一份免责声明“生死状”，然后拿到登机牌，南方都市报记者拿到的登机牌上写着航班号RMF409。沙拉玛女士原来是一名机长，据她介绍，将会有15架飞机从马来西亚的梳邦基地起飞，前往安达曼海的预定位置搜寻。

乘客们寒暄着，同行的有Getty的摄影师，《每日电讯报》、NHK、印度电视台的记者，新华社驻吉隆坡的摄像师。走出停机坪，几架C-130军用运输机排成一列，耳朵只能听到发动机的巨大轰鸣。乘客从尾部的大型货舱门走进机舱，学着穿上救生衣，坐在一侧的座位上，机组成员过来为乘客逐一检查安全带。C-130军用运输机是一种野战运输机，以运载能力强著称，但身在其中却不觉得宽敞。

5时整，飞机平稳起飞。这是一趟至少7小时的飞行，沿着马来西亚的西海岸线再飞过泰国，2小时后飞抵安达曼海域，飞机下降到2000米左右的高度对海面进行搜寻3小时后，再原路返回。

记者写道，机舱里轰鸣声震耳欲聋，和身旁的人交流要贴着脸喊，才基本能听到。本来是幸运获选参加安达曼海搜索的“乘客们”登机后却倒头就睡，马航客机M H370失联已经6天，记者们都已感到疲倦。

与这些国家相比，中国要调整搜救范围的消息已经传出，但中国方面的海上搜救主力在今天还是没有新的具体行动，中国的外交部门显然还需要进一步确认。就在今天下午时分，外交部副部长谢杭生紧急约见了马来西亚驻华大使萨鲁丁。谢杭生的态度罕见地严厉，他说客机下落仍然不明，中国乘客家属焦急万分，马方要切实负起责任，做好家属安抚工作。谢杭生强调，“中国政府、举国上下高度关注马方今天宣布的马航失联航班最新信息，我们紧急召集会议进行了研究，决定敦促马方继续加大搜救力度，就搜救部署调整与中方密切沟通，继续向中方提

供更为全面、准确的情况”。

提供全面、准确的情况，这是中国外交部最常见的要求。

从折返到发动机卫星信号，事件发展到几近不可收拾的局面。

中国因信息不明导致搜救力量在原地踏步，只好等待马来西亚再度明确和证实消息；美国的舰机则根据自己的情报和判断，直接奔往印度洋，展开搜救；马来西亚高层现在已经不知道该如何解释前期的各种否认，在各国的巨大压力之下，不但无法交代，内部也是乱成一团。于是戏剧性的一幕出现了，马来西亚总理纳吉布亲自出场，马政府宣布全盘接手。

3月15日15时17分，马来西亚总理纳吉布亲自召开新闻发布会，用外交式语言解释了以往信息错误的缘由。他说，目前有14个国家参与搜寻，由于此事在之前没有先例，他们已在南中国海、印度洋海域不断搜寻有用信息，虽然有时信息不能带来实质性进展，但他们有责任和义务来提供有用信息。

然后，纳吉布指出，“我们原来是根据雷达找到最后一个基点进行营救，但现在发现有偏离轨道迹象，但还不能最终确定，我也在和多国进行协作。根据调查队伍的简报，新的信息，会带来新的线索，飞机的联络通信被‘人为关闭’”。最后按照马来西亚一贯的传统，他还顺带在解释中加入了一些回旋元素，他表示：“我们希望是MH370，但不能确定是MH370，雷达覆盖是有限的。”

在进行了一大套陈述和铺垫之后，纳吉布总理才终于在新闻发布会上抛出了重磅炸弹，他指出，有证据表明MH370的失联是蓄意而为的结果，确定当时飞机“是往西的方向飞行”。他们根据数据找到的线索确定，最后一次客机与卫星联系的时间是马来西亚时间8时11分。由于卫星得到的信息有限，确切信息找不到，可能是在一个或两个地区之间，

一个在哈萨克斯坦和泰国，另一个是在南印度洋一带，会时刻关注事情发展，向家属和媒体及时通报最新情况。

发布会后，马航立即在北京表示，对于马来西亚总理的表态，马航也是第一次听到，鉴于事态性质变化，相关调查将由马来西亚政府展开，根据国际法，马航无权插手政府调查，之后的问题“马航没有义务回答”，相关信息将由马来西亚政府发布。他们同时还急不可待地宣布，“今晚将是马航提供家属的最后一晚住宿”。

这些表态显然是犯众怒的，首先马航并未明确解释，他们是根据的哪条国际法可以撒手不管的，事实上也解释不清楚政府调查与马航负责乘客家属的义务有何关系；其次是他们声称自己也是第一次听到的说法，也并不具有说服力。马航作为一家航空公司无论如何也解释不清楚，为什么他们对自己飞机的发动机一直在发送信号竟然一无所知。

经过这一番复杂的周折之后，这些对我来说不是新闻的新闻，把中国新闻界彻底搞糊涂了。他们并不善于解析马来西亚的莫尔斯电码般的信息习惯，又通常更愿意相信和迷恋权力舞台，因此这次代表着最高权威的表达，让他们完全如坠五里雾中，彻底不明所以了。

舆论界崩溃了。

中新社在吉隆坡的记者描述了当时纳吉布发布会的场景，他写道，自从马航370航班8日从雷达上消失后，全世界都在追问一个问题：“飞机去哪儿了？”

失联事件之后，多家媒体直接扑向位于吉隆坡机场附近的临时新闻中心，一守就是一周时间。15日这天，正当记者们对每天“无料”的发布会感到“鸡肋”时，一条仅有几十个字的微信令记者眼前一亮：原定于5时30分的发布会突然提前到1时，马来西亚总理纳吉布将出席并公布重要消息。这个于15日中午11时左右爆出的消息迅速传播开来。在“中国

媒体在马来”微信群里，有记者发微信称，“等了一周，终于有真东西了”，更有人提前一个半小时去占位置。

中新社记者在Sama-Sama酒店发现，门口停了多辆警车，酒店内还有许多荷枪实弹的警察。如此严密的安保是此前一周未曾出现过的。距离发布会还有半小时不到的时间，一间不大的发布厅内就挤进了数百家媒体，水泄不通。

正当各路记者在架麦、布线和准备提问之时，马方新闻负责人突然要求所有媒体记者离场，并要求必须登记和安检后方可进入。由于人数众多，马方要求每家媒体最多只能登记三名记者。重新进场后，摄影记者为了抢夺最佳拍摄位置不得不坐在台阶上。而后来者只能屈就蹲在文字记者的座位前。

发布会比原计划推迟了一小时。开始前，马方新闻负责人表示，纳吉布总理只会发表一个声明，并不会回答记者提问。这番话立即引发一片哗然。

2时左右，纳吉布与代理交通部长希沙姆丁•侯赛因以及马航首席执行官艾哈迈德•乔哈里•叶海亚等人一同步入发布厅。从他们迈入发布厅的第一刻起，摄像机、照相机的镜头就没有离开过他们，纳吉布的举手投足都会伴随阵阵闪光。

没有任何铺陈，纳吉布一开口就直奔主题，一字不差地宣读声明。在不到20分钟的发布会中，面对全世界媒体的期待，纳吉布语速缓慢地公布了“航班通信系统被人为关闭、飞行路线出现更改”等消息，但同时又留下了新的疑点：“这是否是一次劫机？为何最后一次接收到航班信号比此前公布的时间晚了近7小时？”

而所有的疑点都指向了那个疑问：“飞机到底在哪儿？”

显然，纳吉布并没有给出一个明确的答案。

纳吉布一行在宣读完声明后匆匆离去，并未理睬在场数百名记者的追问。而原计划于当晚5时半举行的例行发布会也被临时取消，新闻中心再次恢复平静。纳吉布在声明中称搜索工作已进入新阶段，而问号依旧在在场记者的心中烤灼。

《京华时报》的文章则比“飞机到底在哪儿”更直接，他们的文章写道，真话去哪儿了？这真的是一个比“飞机去哪儿了”更难解答的问题。记者们直指，现在这个时候，能够依赖的也许只有即将抵达吉隆坡的中国专家组，也许只有全球媒体作为舆论监督者的良心。文章痛心疾首地指出，纳吉布在新闻发布会拿出的新的颠覆性信息，让“飞机、军舰和忧心忡忡的人们，岂不又成了在没有针的大海里捞针的傻瓜”？

中国最重要的官方大报之一，《中国青年报》的记者针对马来西亚政府的信息混乱和连篇累牍的错误抱怨说，这在马来西亚政府的一连串错误中不是第一次，当然也不会是最后一次。这些错误让本就搜寻范围辽阔、技术条件复杂的马航MH370的搜救工作复杂性大大增加。客机失联一周之后，线索甚至愈加渺茫，现在搜救范围已扩展至白雪皑皑的喜马拉雅山和广阔无人的南印度洋。

央视的报道对批评比较克制，但他们的报道集中在劫机环节，所以造成的影响其实更大。他们的大标题就是《马来官员确认失联客机被劫持》，相关报道指出，他们得到的最新消息是马来官员确认，MH370的失联，是因为机场一名机组人员或多名机组人员劫持了飞机。值得注意的是，对于央视的报道，有敏锐的网友在“CCTV吧”中立即回应道，如果MH370人为劫机并因此发生了海事案件，这将是人类历史上最愚蠢的劫机事件，它的目的又是什么？是为财？为色？还是为别的？

中国航空界的一位专家则在接受中国媒体访问时认为，纳吉布的讲话根本不可信。这位专家认为，正常飞行会储备1至2小时的燃油，考虑

到之前公布飞机燃油约可维持7小时，加上飞机所做折返等耗油更快，因此8时11分的卫星信号应是燃油耗尽时飞机发动机发出的报警。我想这位技术型的专家更加关心的是信号的性质，而忽略了它所具有的定位意义。

腾讯网访问了国内某航空公司飞过北京—吉隆坡航线的飞行员。该飞行员指出，波音777最后一次向卫星发出信号在8时11分，不一定说明仍在空中飞行，飞机着陆后，只要飞机上供电持续，机上卫星电话还能继续工作，就能够向卫星发出信号。这位飞行员实际相信，飞机当时就已经降落了。

报纸评论如此，讲话肆无忌惮的网络空间就更乱套了。

著名的天涯论坛上有网友愤怒地指责，马来西亚方面被质疑从刚开始便没有透露真实信息，导致失去最宝贵的黄金搜救时间，而美国方面已经开始独立搜寻行动。还有人发推文异想天开地揣测，MH370的失联与中国反腐败有关，有可能是贪官为掩盖罪行所为。至于军事迷杜撰的奇闻则很有故事性，而且通常也总是以往故事的翻版，有人就发帖子声称，MH370飞到了印度洋，可能与中国关系密切的缅甸海军基地大科科岛有关，那里或许藏着惊天秘密[注]，云云。

与此同时，对机长的调查渐渐演变成了一场闹剧。

新加坡著名的大报——《海峡时报》在今天报道证实，马来西亚警方今天下午采取行动，搜查了马航失联客机机长的家，发现有飞行模拟器等设备。报道指出，媒体被禁止进入现场，尚不清楚警方是否取走了飞行模拟装置。据悉调查将包括政治和宗教倾向、机长和副驾驶的出行方式、爱好和行为。

马来西亚新闻社也在深夜发出报道，称马来西亚警方正式对机长扎哈里的住宅进行了搜查。同时一些报道还指出，机长扎哈里的家庭存在

问题，他的妻子在航班失联前，“搬离了住宅”，机长的家庭生活并“不和睦”，等等。

CNN当天的报道则直接指出，美国的情报部门倾向认为失联客机飞行员对客机失联负有责任，并且其“行为有主观故意因素”。但有关报道却又掩饰性地指出，马来西亚政府一直希望有理由搜查飞行员住宅，但直到拿到雷达和卫星数据的技术分析之后，才有了“足够证据”进行搜查。

《中国新闻周刊》记者发表的文章描述得更为详尽，记者写道：

距离吉隆坡中心40多千米的雪兰莪州，是马来西亚最富裕的属州，也是MH370机长扎哈里•艾哈迈德•沙阿和副机长法利克•哈米德的住处所在地。沿着吉隆坡一路往西，城市的喧嚣渐渐退去，楼房越来越低矮，椰子树、香蕉园，雪兰莪州首府莎阿南，淳朴如乡村，却并不贫瘠。

机长和副机长的家，相隔大约5千米。前者属于高档社区，后者用当地人的话说，属于中产阶层。

莎阿南的深处，是一排排独栋别墅，不豪华，却有些情调。楼门口停的多是普通牌子的车，有些一看就上了年月，多是实用型。

机长扎哈里•艾哈迈德•沙阿的家里，3月15日，总理召开发布会的当天，同样的搜查也在这里进行。至少有5名保安把守在小区门口，机长扎哈里所居住的高档小区Laman Seri内一片紧张，每一辆车进门都会被仔细询问。马来西亚警方从这里带走一台波音777型飞机3D模拟器、两台笔记本电脑。

大规模的搜查就这么开始了，关于劫机的消息和疑问越来越多。

记者们的问题一个接一个：

“有传说警察前去搜查前，机长的家属已经提前搬离了住处？”“据我所知，无人提前搬离。”

“有人将此事件类比为新版‘九一一’事件？”“不能这么推测。”

“现在搜索范围扩展到陆地，是否有可能在陆上降落？”“一切都有可能。”

“被调查的机长和副机长是否预谋？”“机长、副机长并未要求执行同一班飞机。”

文章气愤地指出，当记者从世界各地跑过来，带着信息、专家分析、谣言和猜测，精心准备的问题或细节性疑问，向主导搜索的马方提出时，他们总能用最少的语言，简短、含糊地挡掉。面对隐瞒真相的质疑，马来西亚代理交通部长希沙姆丁表示，“我们并没有任何隐瞒信息的行为”。

这些搜查是不会有结果的，我坚信这一点。而对机长住宅的搜查结果将会再度证明，分析模型的成立与正确。

在办公室里，我继续上下扫视、观察着这场劫机闹剧，“波音系统”中来自世界各国的消息和媒体表现与中国媒体的报道指向其实差不多。

5时30分，世界最著名的报纸之一《纽约时报》在今天发表文章，他们掌握的消息指出，美国及其熟悉调查情况的人士透露，MH370失联后进行了多次大幅度高度调整及转向，暗示有人正在驾驶。

9时03分，CNN，来自美国及马来西亚政府的机密情报分析称MH370可能坠入孟加拉湾或者是印度洋。该分析是基于14日披露的电子以及卫星数据。这份机密的情报分析报告认为，MH370很可能坠入孟加拉湾或是印度洋，在长达5小时里，飞机自动通信系统似乎是完整的。

这就是美国派出基德号导弹驱逐舰前往印度洋的原因，因为这份机密情报报告提供了足够的证据。

9时05分，CNN连线专家分析称，如果飞机只是折返一次，还有可能是飞机出现故障，但多次改变航线，显示人为操纵的可能性很大。一位接受CNN连线的专家称，他认为能做到这种程度需要有3~4人参与，且对航空技术非常熟悉。

15时47分，马来西亚一名匿名的官员透露，马航MH370被劫持，这名官员特意表示，“这次是确认，而不是怀疑”。但到目前为止，还没有其他信息或证据支持这名马来西亚官员的讲话。

18时23分，BBC的报道称，马来西亚官员称，飞机最有可能在中国和吉尔吉斯斯坦边境。他们的报道还特地配上了一张大图进行详细解释，报道指出飞机最后失联位置可能是配图中上下两条红色地带的任意一点。

20时51分，迄今为止，根本无人要求搜寻印度洋的南部海域，以至于澳大利亚自己主动提出请求，并且主动与马来西亚联系。而目前，澳大利亚“正在等待马方在印度洋协助调查”的要求，还没有采取任何行动。

虽然全球新闻界被马来西亚的神秘主义加技术语言的表达方式弄糊涂了，飞机怎么会跑到喜马拉雅山和哈萨克斯坦去了？！但总体来看，纳吉布的讲话所传达的信息，核心实质还是承认卫星信号的存在，证实了来自国际海事卫星组织的信息是可靠的，而这个信息也再度支持、验证了两天前我所建立的分析模型是成立的。同时来自信息场的观察还告诉我，马来西亚政府的确是有隐瞒信息的意愿和行动，但这种隐瞒造成的广泛猜测的信息实际并不复杂和深奥，只是国际海事卫星组织与马来西亚政府早已存在某种直接联系，并且在早几天马方已获得了情报，而国际海事卫星组织很配合地“拒绝承认”和“不愿意介入”此事件。这种不

愿介入的原因也很简单，马来西亚在第一时间将其主要的专家成员纳入飞行事故技术委员会之中，要求其承担保密责任。很显然，马来西亚政府希望通过控制关键信息，借此得到一种领先优势和技术形象，这就是马来西亚故作神秘的内幕和原因。

深夜，中国外交部发言人秦刚再次发表讲话，立场和态度均比较克制，他一方面希望马来西亚继续与中国分享信息；另一方面，他希望提供更为准确的信息。同时，他表示中国将会与国际组织以及其他国家沟通，了解有关信息[注]。而中国也将再次派出工作组赶赴马来西亚，了解有关情况。

安邦咨询再发简报。

我看到前天提供给外交部、马来西亚大使馆的信息没有任何反应，我清楚这种现象在发展中国家和社会是相当正常的，这是一种信息障碍症的表现。这种信息障碍症的基本特点是，对信息没有反应不是例外，例外的是他们对信息有反应。政府部门处理信息总是有障碍的，但当有人质疑这一点的时候，他们最常见的回应相当于一种权力自豪感："你们知道的没我们多！"这种无动于衷的法老式态度，是长期信息封闭环境造成的特有现象，每当有大事件发生，缺陷就会暴露无遗。

的确，他们知道的信息很多，事实上可能还堆积如山，但却缺乏分析和利用，不具有系统性，基本等同于信息垃圾。发展中国家的行政部门通常总是事务繁多，人手紧缺，他们能够习惯性处理的通常都是些所谓"眼下的急务"，这些"急务"包括领导所关注的问题，包括部门之间的问题，当然也包括自下而上的各种请求，至于横向层面上的信息，社会层面的信息，只是在有时间和兴趣的时候偶尔关注，这还是要在领导具有一定信息意识的前提下才能做得到。

如何打破这种信息障碍症呢？我决定，在我们的信息简报上、在一定范围内公布我们前天就已经做出的信息分析结论。这样做不但有点无

奈，而且风险更大。信息社会中，有两个不起眼的“键”与人生密切相关，它们都待在键盘上，一个是“delete”键，另一个是“enter”键。想好了的事情，在键盘上一挥而就，顺手啪的一声，按下“enter”键，无数让人后悔终生的事情，就是这么来的。如果犹豫一下，反复再思量一下，还是删除吧，于是“delete”键就非常重要。

所以，一旦你轻率地按下了“enter”键，即便你立刻就后悔了，那也来不及了，信息已经在瞬间，以毫微秒级为时间单位，经由网络传向四面八方，无论你愿意与否，都要承担以后的责任了。有的时候，这种责任来势汹汹，简直就像滔天洪水，那也没有办法，这都是“enter”键惹的祸。

在这非同寻常的时刻，我按下了“enter”键。

下面就是在第二天，也就是隔一天之后，大家在3月16日将会看到的内容[注]：

安邦咨询说MH370不是谜

网上有敏感人士对于MH370航班失踪事件的前后报道总结说，马航MH370失联这一事件掀动了新闻战。几乎所有的“干货”，都是《纽约时报》《华尔街日报》、路透、BBC等英美媒体挖出来的，它们的报道真正对马来西亚形成了压力，体现了媒体的力量所在。什么是软实力？这就是软实力。反观中国媒体呢？除了搬运外媒消息之外，就只会一遍遍喊着“马航我们等你回家”“我们为你祈祷”，做着苍白廉价的煽情，心灵鸡汤令人反感。

时至今日，马来西亚总理已经出来讲话了，航班的失联时间大幅从原来的2时15分修正到8时11分，这一时间也是卫星最后接受到该航班信号的时间，也就是说飞机在所谓“折返马六甲海峡”之后又向西飞行了6小时左右，进入了印度洋地区。这种改变立即在全球引起了轩然大

波，中国和越南明显感觉是“被耍了”，几天来投入甚大的搜救力量等于是在“白干了”。同时各种阴谋论此起彼伏，故事情节也越来越离奇，在全世界一边倒的质疑和压力之下，马来西亚甚至搜查了航班机长的住宅。

从3月8日以来，安邦的研究力量一直在跟踪研究有关的信息动态，我们现在得出的结论与现在众口一词的“说法”完全不同；与各式各样阴谋论的故事性解读，更是天壤之别。

事情可能是简单的，没有必要戏剧化。

马航MH370航班很可能是发生了严重的故障，仪表基本失灵，电力系统崩溃或部分失效，只能依靠飞行员目测飞行。机长和副驾驶，飞行经验丰富，他们在使用手动飞行装置的条件下，用尽全力在挽救飞机。他们是真正的英雄，而不是试图劫机的罪犯。马来西亚方面盲目搜查了机长的住宅，这是非常没有尊严的行为，今后的解释将非常困难。

马来西亚为什么突然改称机长劫机呢？

安邦的信息动态跟踪研究表明，实际上最先提出失联时间疑问的是西方媒体，包括CNN和路透社。他们的信息来源主要是西方飞机设备制造商以及西方情报机构，因为他们所制造的系统设备，装有卫星数据传送通道，可以实时接收设备运转信息。正是因为这些设备制造商提供的资料，使得西方媒体一口咬定，这家飞机在马来西亚公布的失联时间之后，又飞行了几小时。马来西亚确定的时间和区域被推翻之后，非常被动，因为他们始终坚持自己的信息都是可靠的，都是经过核实之后才公布的，他们甚至公开指责中国以及其他国家和媒体不负责任地公布各种信息。然而在科学的数据面前不能不服气，最后马来西亚被迫只能由总理出面来解释这一切。

麻烦的是，这位总理直到出来讲话和解释之际，所获得的信息依然

非常有限。他所能依靠的，依旧只是来自西方媒体的报道，而且马来西亚各个官方机构，分析能力显然也非常有限，对各种信息的收集和整合，缺乏效率。于是，一个又一个简单的错误继续出现。

按照信息分析人员的习惯，西方媒体的相关报道可以用几个关键词来形容：人为关闭、劫机、二次雷达。

所谓“人为关闭”，指的是西方专家和媒体指出，失踪航班的飞机装有卫星应答机，始终在向卫星传送信号。但后来在1点多钟，这架飞机的信号失去了，他们认为是被人关闭了，而能够关闭这种卫星应答机的必然只有专业人士，当然怀疑最大的就是飞行机组成员。于是很自然地，第二个关键词浮出了水面，正如马来西亚总理所讲的那样，劫机的可能出现了，虽然这意味着自己否定自己。而马来西亚总理的话一出口，全世界的媒体尤其是中国的央视又都在讨论所谓“机长劫机”的故事了。

此后，西方媒体邀请的专业人士又指出，令人奇怪的是一次雷达和二次雷达的问题。一次雷达属于主动雷达，能够发现飞机，军方雷达就是一次雷达。二次雷达是航管雷达，能够与航班飞机之间进行交互通信，获知高度、航班和速度等数据。他们指出，应该是先失去一次雷达信号，也就是飞机应该先从雷达消失，然后才会失去二次雷达信号——航管信号，但实际却是首先失去二次雷达信号，然后才失去的一次雷达信号。结果，航管信号失去之后，飞机还在飞，所以才会出现在军方的雷达上面。

实际上，这个问题最可能的简单解释是，飞机失去了部分相关的电力，或者部分相关的系统因某种原因失效，所以根本无法发回信号，使得二次雷达失去作用。

至于所谓航班曾经折返回来的原因，也很容易解释，MH370航班在飞行员的拼力驾驶下，试图返航降落，这个时候飞机处于低空位置，脱

离了雷达照射，此后复飞拉高有了高度，被军方雷达发现。遗憾的是，飞行员的努力由于种种原因可能没有成功，比如没有放油，只好复飞，实际上驾驶大型喷气机靠目测降落是非常困难的，此后他们很可能是由于没有仪表指示而迷航，飞向了自己陨落的远方。

要真正了解MH370事件的前因后果，肯定需要很长时间，也许需要两年以上的时间。在这种性质的调查中，马来西亚肯定是无法主导的，因而政治原因是可以排除的，全世界都希望了解最终结果是什么，波音公司也要对这个型号的飞机予以新的验证，出具公司报告。现在的分析，都是从最大可能性的分析逻辑来推断，安邦信息分析人员的结论，也许值得参考，有助于厘清事实。

这篇简报重点强调了两个问题，第一点是，MH370的失联是单纯的故障，而不是劫机或是恐怖袭击；第二点是，机长是一位英雄，而不是罪犯。我之所以使用信息简报来传递信息，原因在于信息简报是智库机构与客户之间最常用的沟通工具，有大量客户可以阅读到这些与众不同的信息判别，有助于他们在信息爆炸之际，有效率地过滤事实真相。智库的研究是跟踪性质的，不断有阶段性的成果发布，这就体现在信息简报上。在经济领域，信息简报也是了解和把握各种不确定性的最佳工具，是经济形势的最佳风向标和晴雨表，当然也是经济趋势的放大镜。动态的事情，很自然地需要动态的工具，简报工具就是一种动态工具。当然要了解这一切，前提是你必须是智库机构的客户。

在平常，很多人对研究报告很迷信，通常认为只有那种厚厚的研究报告才代表着水平，实际并非如此。学院派的学术机构通常使用研究报告作为表达成果的一种方式，因为他们的研究往往是阶段性的，一份研究报告的提交，意味着一个阶段的研究结束。不过，智库机构不是这样，他们动态跟踪性质的研究体制决定了他们的研究始终要瞄准现实当中最为重大的方向，因此需要不断提交分析和判断的成果。正因为如此，国外的几乎所有智库机构，都有自己的简报工具，他们驾驭这种简

报工具的技巧也非常娴熟。对这些智库机构来说，这些简报才是含金量最高的研究成果。

正是因为这样的原因，我决定再次动用简报工具，目的很单纯，只是努力再努力，在风浪大作的夜海中点亮一盏灯，希望能够引起有关方面的重视，也试图为深陷迷茫和误区的中国新闻界指明一个方向。

---

1. 前面已经指出过，如果飞机接近迫降成功的话，会出现整体下沉的可能性。
2. 中国方面3月19日重新划定新的30万平方千米的搜寻区域。
3. 网友在模仿苏联击落韩国客机的事件，当时韩国客机偏航，误入苏联核潜艇基地上空。
4. 中国外交部也将国际海事卫星组织理解为“国际组织”，其中明显存在误解成分。
5. 这篇简报后来流传很广，但人们对此持质疑态度的居多，因为人们不理解的过程和细节太多，我相信这也是本书的重要意义之一。

第九天，2014年3月16日

“生命中最重要的东西不是仅仅活着，而是我们给别人的生命带来了何种不同。这才是生活的意义。”这是我所一向尊敬的曼德拉的一句名言，当世界对机长肆无忌惮地猜测和怀疑的时候，也许该想想这句话。

清早，马来西亚媒体制作的示意图纷纷登上了各大报刊的头条，失联航班最后一次上传数据后，两条红线为卫星预测飞机可能的飞行方向。飞机可能穿越泰国前往哈萨克斯坦、土库曼斯坦，向南则可能飞往印度洋……

也许是消息太过耸人听闻，媒体紧接着又报道了总理夫人的讲话，罗斯玛呼吁“要教育孩子们勿乱猜测”。纳吉布的夫人罗斯玛提醒家长，监督及教育孩子在马航失联客机事件上，正确使用社交网站，勿乱猜测及散播不实谣言。她是在国营电视台的一档节目《女性怎么说》中发表的讲话，她呼吁大马国民团结一致，一起为马航失联的MH370客机祈祷和祝福，救援队伍早日成功而归，“我们是真正爱过的马来西亚人，让我们团结起来，一起祈祷，早日发现这架客机”。

马来西亚警方对机组犯罪的调查也进一步扩大化，除了搜查机长的家之外，还搜查了副机长的住宅，并且还带走了副机长的两名家属。马来西亚媒体还透露了更多的机长家庭的隐私，扎哈里是一名父亲和祖父，家里有三个孩子。除了飞行之外，扎哈里据说还热衷于参加政治活动和社会团体。他常常参加为贫困者募捐的骑行活动，还常常为环境问题奔走呼号。像这类再平常不过的事情，如果在平时，那完全是一位慈爱祖父应有的家庭活动，但在全世界的怀疑论者面前，在西方情报界的

眼里，这一切又都成为进一步怀疑和推论的证据。什么事情都是这样，只要是以政治的名义，那就变得无底线了。

我注意到，美国情报界依旧行进在错误的轨道上。CNN今天在上午10时的新闻中报道说，美国情报官员今天表示，最新的信息显示，MH370从雷达消失后做出了“战术躲避机动”的动作，这表明至少有一名飞行员参与了此事。美国情报官员认为，只有飞行或工程经验丰富的人才能做出这些动作。他们怀疑此举意在避免被雷达发现，但也不排除飞行员受胁迫的可能性。世界各国的情报机构都一样，收集信息的是一批人，动用的是一批系统设备和数据，从事情报分析的是另一批人，而且是精英中的精英。问题是这些美国的情报分析精英一直在以谨慎的名义犯错误，谨慎或许还是可以接受的，但若以顽固不化的态度坚持，则显然是不可接受的。

马来西亚人又能够怎样做呢？他们夹在世界两大强权之间，并且在亲美本能的驱使下，更愿意接受和相信美国情报界是正确的，即便是顺其自然，为了排除、打消大家的怀疑，也要调查机组人员。问题只是在于，最后擦屁股的事情只能由马来西亚人自己来做，这一切最终都会转化为国内的政治问题。

马来西亚人正在跨越底线。

中国媒体人的愤怒还在持续。

今天，马来西亚国防部长希沙姆丁接受中央电视台英语新闻频道主持人周柳建成专访。周柳建成写道：“他承诺：政府没有故意隐瞒，哪怕要20年他也会继续搜寻，当有确切的消息的时候他会来北京看望乘客家属。他取消了昨天的发布会，决定和我做这个专访，因为他说他想把最真诚的承诺带给中国人。”当被问及“你是否真的关心那些觉得你不在乎他们的中国乘客的家庭？如果你的妻儿在飞机上，你会怎么做？”时，希沙姆丁即刻无法控制情绪，掩面哽咽。

“马来西亚国防部长和代理交通部长被中国媒体人问哭了”，这个消息立即引发了中国社会的轩然大波，各种反应都有，很多报章的报道还特地配上了采访时希沙姆丁掩面哭泣的大幅照片。

中国网络舆论的普遍反应对希沙姆丁并不抱同情态度，有人就以一种痛恨加上宣泄的心情写道，估计这位实际想说的是：“兄弟，你别逼我了，我是实在不能说啊！”看来这个阴谋不是一般的大，使得这么一个高官居然在全世界人面前出丑，也不愿多透露点信息，实际是恳请中国：以后不要对我秋后算账。这些事情真的和我没关系！

还有人在网络社交媒体上表示，他哭，绝对不是因为中国乘客的命运，恐怕还是方方面面的压力吧，自我感觉委屈和无奈。马来西亚政府还是隐瞒了一些东西，因为受到的压力太大，不能说，不敢说。

希沙姆丁因为MH370飞机失联在中国声名大噪，但很多中国人其实并不熟悉希沙姆丁的性格和为人。在马来西亚政界，希沙姆丁是一个很有性格的特殊人物，他在马来西亚是个名副其实的“高干子弟”，希沙姆丁的父亲就是前马来西亚总理侯赛因•奥恩。希沙姆丁是现任的柔佛州森布隆的国会议员（国阵–巫统）、国防部长，以及“巫统”副主席，他还曾担任过青年和体育部长、教育部长、内政部长等要职。希沙姆丁在马来西亚以激进、冲动而闻名，他作为马来西亚政治家的年青一代，为了维护巫统利益经常干出那种“好心办坏事”的事情。

比如，希沙姆丁在2005年至2007年，三度在“巫统”大会上高举马来短剑耀武扬威地做政治示威，有两次参加大会的“巫统”青年团员还配合他发出强烈的政治叫嚣。结果这些政治上的过激行为，在马来西亚社会大众层面引起了强烈反应，犯了众怒之后他才有所收敛，但结果还是导致“巫统”的政治盟友们在2008年3月8日大选中惨败。希沙姆丁的政治表现，很多时候就像是个“巫统”的销售员，而且还是硬销的那种，时刻准备挥舞着大锤，粉碎一切。

作为个人来说，希沙姆丁是个情绪化的政治家，他其实就是马来西亚执政党“巫统”的“红卫兵”领袖，他之所以会站到台上解释一切，而不顾对他个人的非议，就是因为他会坚定地维护马来西亚执政党的利益。政治就是这样，有的时候看似幼稚的人物，关键时刻反而比那些老成世故的政客更有效和管用，至少对马来西亚政府来说，现在就是如此。

对马来西亚政府不满的不仅仅是中国媒体人，西方新闻界对马来西亚政府威权统治导致的严重官僚主义和难以置信的含糊不清，着实也是怒不可遏。《纽约时报》今天打响了头炮，他们罕见地发表署名长文，狠批马来西亚的威权政治。

文章的作者托马斯•富勒写道，全世界对马来西亚航空公司MH370航班失踪一事的困惑已经对该国的专断统治文化提出了挑战，还让该国惯受骄纵的领导人受到了全世界批评人士的严厉评判。

富勒指出，马来西亚政府官员是“在一个挤满了多国记者的房间里，官员是在连珠炮似的质问声中才承认，雷达最后一次记录的标绘点显示，飞机正在往印度洋的方向飞行——而且处在巡航高度。这意味着飞机可能会飞到很远的地方”。人们由此质疑，马方为什么没有早点儿公布这一消息。

文章援引马来西亚律师、马来西亚律师协会前负责人阿姆比加•斯里内瓦桑的话说，政府已经习惯了为所欲为，失踪航班引发的危机迫使官员承担责任，而他们不习惯承担责任。“马来西亚人已经接受了他们的领导人不回答问题的事实，”阿姆比加说，“如果你从未遭遇任何有意义的严峻挑战，你当然会觉得洋洋自得。”

富勒的文章从头至尾，列举了大量马来西亚政府公布的自相矛盾的错误信息。包括隐瞒了4天时间的军方雷达信号，以及登机人员情况互相矛盾的信息，等等。富勒指出，相对富裕的马来西亚拥有3000万人口，但国际知名度比不上泰国和新加坡等邻国。马来西亚政府寻找失踪

飞机的混乱举措是国际舞台上的“一场不受欢迎的笨拙表演”。

今天，我几乎耗费了一整天的时间，费尽唇舌向朋友们解释信息分析的价值和作用。在他们眼里我似乎成了魔术师，过程虽然看着毫无瑕疵，但就人的本能来说，怎么也不愿意相信这是真的。就像人站在大海中，每则消息就是一股浪头冲击而来，潮流推着无数的浪头冲向海岸，有的只是擦身而过，但也有的冲击让你站立不稳，最终有的人能走出来，有的人始终走不出来，这很正常。

集体无意识，只是心理学上的一个概念，这样的现实让我明白，要改变这种无意识的跟风形态，有多么困难。信息共振的时候，强大的频率很难让人挣脱出来，走出自己的频率和节奏，人们更愿意相信和接受那种大家都接受的东西，即便它是荒谬的。大众的想法是，如果不知道什么是正确的，那不要紧，只要大家都认为是正确的，这就足够了，因为这样至少我表现得也不会比别人差。结果就是，与获得正确的结果相比，用正确来代替不正确要困难得多，而这一点本来才是最重要的。

一位素以冷静分析著称的经济学教授对我说，做出这样的判断，需要极大的勇气，因为“机器通常要比人更稳定”。他的意思是现在所有的国内新闻报道以及刚刚公布的卫星数据，都指向了印度安达曼海以及人为劫机的可能性，而安邦咨询却在此时说，MH370是掉在了靠近澳大利亚的南印度洋。

安邦咨询是靠人做分析，不如电脑和机器的可靠性高。

这位教授并不熟悉信息分析的流程，也不知道这个流程整合了系统设备、信息、团队和人的分析，所以他才会这样讲。实际上，信息分析的工作是一个大系统，确保这个大系统有效运作的是流程，这个流程的质量有高有低，大抵高水平、高质量的流程，都可以确保出现高水平的分析结果。安邦咨询在两三天前能够得出的分析结论，原因就是这个流程发挥了巨大的作用，只要这个流程继续运转，那么跟踪研究就可以实

现，源源不断的信息，以及持续的分析和信息辨识就始终在继续，这一切都会指向正确的结果。

清华大学那位搞电子科技的老教授也找到了我，并且在一天中就给我打了无数次的电话，谈他对MH370失踪的看法。这是一位有责任感而且极为认真的老先生，但他是一个坚定的阴谋论者。他自己也进行了大量的信息收集，拥有超过一般人的信息量，但他毕竟只是一个人而不是一个团队，信息收集方面凭借个人的力量，再努力也毕竟是有限的。他对我说，他相信MH370是降落在一个荒岛上或是周围，这个事情的背后则有着巨大的阴谋和庞大的势力。

他的错误在于一个个信息盲点，他所掌握的这些信息是不连贯的，信息与信息之间是隔离的，有很多空白的空间，中间并无信息关系，形成了一个个信息孤立点，因此不能解释的现象和问题就非常多。以降落荒岛为例，这当然是一个假定，而要让这个假定为真，那么就需要解释这样做的动机，还要有利益背景和政治背景，还需要解释技术操作上的合理性，并且这些还都不能是孤立的信息，而是一连串相关的信息。没有这些因素的解释和验证，那么“降落荒岛”之说，就是难以成立的，仅仅是一个孤立的、富有想象力的猜疑。

一位与乘客家属有联系的律师朋友对我讲，他很难接受这样的事实，哪怕是真的，也是难以接受的。他认为，现在的新闻和报道已经足够说明问题，MH370是被劫持的，因此也有希望找到它。如果按照安邦咨询的结论，那么这架客机就永远地消失了。对于他的话，我很难过，本来我是希望他能向乘客家属转达起码一部分真相，但现在我彻底失望了。他虽然是一位律师，本来应该是那种以冷静和追求真相为特点的职业人士，但他现在也更愿意相信新闻报道，也更愿意相信那些自己愿意相信的东西，而不愿意相信客观以及可能性更大的大概率信息。

人，可能都是如此，主观干扰客观，选择性信赖，最后导致了错误。

一位始终跟踪报道MH370失联的新闻界资深人士几乎是逐条对我分析了现有的新闻报道和信息，他同样也对我们的结论和大概率信息抱持怀疑态度。

他认为也有可能证明劫机的发生，应该说这的确是个条件结构，的确会出现逻辑线的分叉，但从信息辨识来看，从折返点的时间我们可知，这是刚刚达到巡航高度或是尚未达到巡航高度的时刻。起飞和降落，通常是飞行过程中最敏感的时刻，这个时候飞行员的工作量很大，最容易出现事故，因此一般在这个时候，乘客都要系紧安全带，为的就是避免干扰飞行。除非劫机者的目的，直接就是要让飞机坠落，而不追求其他目的，否则通常不会在这个时候进行劫机。此外，从马来西亚出发的劫机者在马来西亚上空搞劫机的可能性也是微乎其微，在马来西亚地面的机会多的是，何必多此一举？

从机组人员的情况看也是如此，机长扎哈里是一位爱孩子的祖父级的资深飞行员，这种信息此前已经有所披露，只是在混乱和媒体喧嚣中不易为人所注意，这种人要劫机的可能性是非常小的；而副机长又是一个刚刚在谈婚论嫁的喜气洋洋的年轻人，而且两人并非是预谋组合，而是临时性由航空公司指定搭班飞行。因此从信息判别上来说，这虽然是个条件结构，但这个结构是不成立的。

此外，像很多人一样，即便他同意MH370并非是发生了劫机，但对卫星信号的分布区域也持相反的意见。他认为，从MH370所处的位置来看，飞机飞向印度洋北部也就是安达曼海的可能性较大。

这当然同样是个条件结构。卫星信号的原理是，从机上发动机信号传向卫星，有一个时滞，这个时滞可以通过多普勒效应被计算出来，最后形成一个个长短不一的短促时间段，但地球是圆的，因此同样的时间段可以出现并分布于两处地方，一南一北。这就形成了印度洋上的南北两个区域，北部在安达曼海，并且向更北的方向延伸；南部在澳大利亚西海岸附近，延伸向南极方向。要判别这个信息，信息分析专家必须知

道机长在飞机驾驶舱内的位置是左驾，如果没有这个知识，则问题立即无解了。一旦掌握了这个信息，就可知道可能性最大的一种情况是，机长在完全凭借经验手动驾驶飞机并试图迫降，一路穿越了马六甲海峡，飞向了澳大利亚西海岸附近的印度洋南部。

像这样的信息解释，一天之中，我不知重复了多少次，整整一天都是在解释和质疑声中度过的。

信息噪声无处不在的原因。

信息噪声，这个词汇最早是我在20世纪90年代末写作《分析的艺术》之时，借用控制论中的概念来表达无用信息的干扰现象。这次MH370的失联，为信息噪声这个概念提供了一个很好的观察窗口，让我们得以看到现实环境中信息干扰的烈度所能达到的程度。我相信，现在的信息噪声可以用三句话来形容，就是无处不在、无人不晓、无人正确，这是很极端的大事件现象。这样的噪声烈度，已经足以淹没任何正确信息的传递，使得人们都处于一种不可理喻的盲从状态。进而大家会怀疑一切，质疑一切；而且没有正确，只有质疑，即便是最接近事实真相的信息也被吞没，而难以被接受。

地铁中，我看着左右拥挤在一起的乘客，也在谈论着MH370，交换着各自的信息，列车轰隆隆地前进，铁轨时而嘎嘎作响，尖锐的钢铁刹车声几乎轻易就淹没了人们讲话的声音。我在不停晃动着的车厢中倚靠着车门，思考着信息时代的一个悖论性现象。人人都在谈论着信息，但实际却根本不了解信息；新闻界缺乏信息分析能力，只能照搬照用未经证实的信息，并且最可怕的是，经常被错误信息支配着方向；社会大众同样也没有能力辨识信息的正确与否，只能凭信众群体的数量规模来鉴别和接受信息，跟着最大的群体走；大学虽然在教授信息，但实际却是照本宣科，每临大事，鸦雀无声；甚至有些权威学者，更是生怕别人找上门来让他们判断和分析，这就是信息教育的现实，也是所谓信息社会的现实。

信息时代实际是一个对人要求很高的时代，科技越发展，制造的垃圾信息就越多，消耗你的时间，吞噬你的生命，在不经意之间，我们就被信息所包围、吞没。信息量绝对不是越大越好，而是越精确越好，能够明白这一点的能有几人？信息大潮冲击得人们站立不稳，大家能否从大堆的信息垃圾中挣扎出来，最终还是要看信息社会的秩序建立，而其中最重要的是，信息文明和信息伦理的建立。

信息分析可以提供一定程度的精确性，过滤掉了信息噪声，但很多人偏偏不理解，经常会质疑信息分析的科学性。实际上，他们的理解经常是建立在技术学科的基础之上，因为他们熟悉技术学科，熟悉经济学、数学、化学或是天文学，但他们不熟悉信息分析，因此经常用技术学科的知识系统来拷问信息分析学，总是试图将信息分析置于他们的知识系统之中。问题是，技术学科与信息分析本就是两类不同的体系，分属于两类不同的知识系统。如果误解了这一点，就像是学建筑学的人去试图理解天文学一样，误会和误解将会很深。

我曾经到过英国伦敦，专门去探访过古老的贝克街。沿着这条古老的大街一直向前，就可以到达伦敦热闹非凡的国王十字火车站。福尔摩斯的传说就隐藏于这条闹中取静的大街之上，街口边的大门丝毫不起眼，只是平常人家的一扇大门。推门进去才可以看见宽敞的两层大堂，已经被改造成了历史博物馆。历史与现实在这里交会，让你看到理性演绎与逻辑陷阱之间的头脑博弈。让你相信，福尔摩斯的传说和故事，永远不会因时间而消亡，它只会日久弥新，继续吸引大批的仰慕者和崇拜者。

事实上，信息分析与技术学科、工程学科相比，不仅仅是两类知识系统，而且还有着完全不同的应用领域。信息分析也并非真的如福尔摩斯所做的那样，仅仅是一种推理游戏，它在部分工作环节上有类似于福尔摩斯之处，但在更多的部分、更多的时候，这是一项异常困难并且错综复杂的系统性分析工作。

信息分析工作中最为困难的难点有两个，第一个难点是实现信息的覆盖，能做到这一点，建立并且形成有效的信息场，本身就非常困难，要有大量的技术系统支持，要有高效而可信赖的信息支持团队；还有一个难点是信息分析，要求在信息节点之间建立信息链，并且形成逻辑线，最终构成判断结论或者模型，最后还要验证和进行有效的社会解释，这是过滤信息的关键。

这两个难点的实现都是非常困难的，但在信息分析的实际运用中缺一不可。只有信息，没有信息分析，就变成了信息爆炸，垃圾信息满天飞，误导决策；只有信息分析，没有信息，那也是英雄无用武之地，一切都变成了空谈，同样误导社会，同样误导决策。所以，完美而理想的信息社会，完美而理想的信息环境，一定要能够同时在一定程度上解决这两个难点，这样社会资本才能得以丰富，社会才能得以进步，信息社会的秩序、信息文明和信息伦理才能够建立起来。

我在伦敦灰暗的天空下，曾经思考过一个问题。我知道经常有人会提及这个问题：信息分析并不精确。我知道答案，但很多人不知道答案。记得也是在2014年的美国底特律，那个时候也已经是冬季，天色灰暗，下着淅淅沥沥的冰雨，一位长期在美国工作，做化学工程研究的华人博士与我讨论信息分析的问题，他最直接的反应就是，你们是不是除了数据库之外，还应用了其他信息技术？这当然是一种怀疑，而且这种怀疑在大量“理科男”中普遍存在。

从学科定位的角度看，信息分析并非是一种精确研究，只是一种方向性的前瞻研究，因此通常适用于方向性的趋势判断，而趋势判断往往是在时效性的压力之下进行，通常时间都会非常紧迫，往往是在各种技术条件尚未具备的时候就存在着要求，因此趋势判断非常适于信息分析的应用。就像资本市场如股市走势的预测，这就是比较典型的趋势预测，如果透明度高了，数据和资料齐全了，大家想法也一致了，这个时候你也无从赚钱了。投资者需要的是尽量早，尽量在大多数人没看明白

的时候就进场，这个时候你更需要的其实是信息分析，需要的是一个大方向，需要的是尽量比别人看得远、看得早，而这些往往是技术学科在某一阶段难以提供的。

与信息分析相比，各种专业学科的技术研究，通常需要特定的技术条件支持，这些学科的研究越是要求精确，所需要的技术条件就越是严格，而这些技术条件往往是在事物运动的先期阶段所不能具备的。所以，信息分析与技术学科的关系要分阶段去看，信息分析是初期阶段、朦胧阶段以及黑箱阶段的研究；而技术学科是开放阶段、知识资源阶段、逻辑阶段的研究。不过，信息分析与技术学科的研究是互为支持，互为融合的，一个是决定方向的，一个是讲究精确的，并不矛盾。没有信息分析的基础，技术学科的研究往往失去了可靠的假定条件；没有技术学科的研究，则事物运动的精确规律就无法掌握。而且信息分析也不排斥技术研究，信息分析在关键的信息节点上同样要借助技术学科的成果，在技术条件具备的时候，信息分析也会融入技术研究的成分和成果。

我在伦敦街头的罗马石铺就的大道上走着，皮鞋在夜晚寂静的大街上发出嗒嗒的声音，我找到的答案，与福尔摩斯的传奇故事一样，是逻辑经验主义的思维方式[注]，从过去到现在，并没有什么大的改变。我相信，一个社会，成也是信息，败也是信息。一个人，喜悦是信息，失望也是信息。过去是这样，今后也是这样。

“这是我人生中最美好的一天！”

随着马来西亚总理纳吉布在新闻发布会上表示，通信系统被人为关闭，有多重迹象显示，飞机极有可能被劫持，这让集聚等候在丽都饭店的乘客家属们重新燃起了希望，许多乘客家属都说要调整状态，等着迎接他们的亲人回家。《法制晚报》的一位记者记述了当时的情景，一位乘客家属发自内心地表述自己的心情说：“这是我人生中最美好的一

天！”

飘零而无助的群体，最容易为信息所左右。

对此，我深感无奈和困惑。我完全做不到“挥一挥衣袖不带走一片云彩”的洒脱，我承认自己已经深困其间，在一片暧昧的新闻大潮中，虽然做了现在自己能做的一切，但留下的依然只是无可奈何，还有无尽的等待。

全世界此刻都相信MH370的失联是因为劫机。

今天，马来西亚警方正式宣布，他们对机长和副机长的家进行了全面搜查。中午时分，马来西亚警方透露，他们在对机长的住宅进行搜查的时候，从机长扎哈里的家中扣押、带走了两台电脑，其中一台电脑含有飞行模拟器的数据。警方人员表示，扎哈里在家中的飞行模拟器上经常练习飞行，电脑可能会记录他的飞行方式、飞行动作。马来西亚警方相信，这将成为调查的重要线索。

他们在副机长法利克的家里，发现了很多奇怪的材料，他们确信已经掌握了“可能颠覆MH370失踪事件早前分析”的证据。

马来西亚媒体的报道说，据一名接近马来西亚警方调查组的人士透露，搜查人员在法利克的家中发现了多份属于Unarius Malaysius组织的材料。报道指出，该组织为20世纪50年代盛行的UFO宗教组织Unarius Academy of Science在马来西亚的分支机构。在该组织的宣传材料中，调查人员发现了一份材料，预测2014年3月上旬在孟加拉湾附近特定方位上空约4万英尺处将出现第四维跨行星超能力源。调查人员初步推断，3月8日凌晨，法利克可能正操纵飞机飞往该区域。后续调查组将把材料移交给国际刑警及FBI，对副机长的邮件及手机短信等进行进一步的分析以确认动机。

菲律宾的《每日问讯者报》也来凑热闹，他们引述菲律宾民航署消息人士的话说，机长扎哈里早年是在菲律宾学习的飞行技术，当时他在马尼拉地区的一家航空学校学习。而一个奇怪的巧合是，同一个时期，著名的巴基斯坦恐怖分子穆拉德与他是同学。报道同时还表示，扎哈里与恐怖分子是同学的消息让扎哈里的同事们深感震惊。

英国的《每日邮报》采访了美国FBI的情报官员，这位官员直截了当地表示，MH370失联是一起“海盗行为”，机上的数百乘客可能被关在一处隐秘地区。如果失联客机转飞印度洋，搜寻难度将加大，因为印度洋有数百个荒岛，海水深度可达7000米。我想这位FBI情报官员的讲话明显是受了印度早前信息的影响，他们早就表示，印度附近的北印度洋中有几百个无人荒岛。从“波音系统”的时间轴上看，这种信息的前后次序和交互影响是很容易辨识的。看来FBI的情报分析水平，也不过如此。

在中国，马航在新闻发布会上表示，目前针对事件的调查依然集中在劫机、预谋破坏、机组人员和乘客的个人问题以及精神问题上。有记者注意到，在马航的发布会上，恐怖主义、恐怖分子等词频繁出现，这在以往是从未有过的现象。

《京华时报》采访了中国的反恐专家李伟，他认为，人为改变航线基本就是劫机。这位反恐专家表示，如果马方消息准确，意味着要以8时11分飞机所在的基点为原点，重新部署搜索范围，但马方没有公布8时11分飞机所在的具体地点，可能是因为确实还没弄清这最后的具体地点在哪里。马方公布的西北、西南方向和原来的航线东北方向差了很远，这两条走廊地带宽度达数百千米，哈萨克斯坦、土库曼斯坦和泰国是大片陆地，这就需要更多陆上国家参与搜救。李伟指出，不管怎么说，如果被人为更改了方向，在陆地上生存的可能性就更大。

反恐专家李伟同时还指出，根据披露的信息，目前可以确定在此次航班中，是人为关闭飞机应答器，人为改变既定航线，而改变航线没有

经过地面航管的同意，这些改变都违背了所有乘坐此架飞机乘客的意图，事实上已经构成了劫机行为。在发布会上，虽然纳吉布没有明确地说这是一次劫机事件，但目前搜救和调查都已经朝劫机方向进行。

我想中国的这位反恐专家可能还是直接或间接地受到西方情报机构观点的影响，认为MH370的失联一定与劫机有关。实际上有关劫机的信息传递路线是非常清晰的，从时间轴的时间坐标来看，首先是西方情报界坚持这样的观点，然后通过施压来影响马来西亚。此后，马来西亚又以纳吉布总理新闻发布会的形式向世界公布并进而影响了中国。

有关劫机的观点和信息同样也影响到了中国的主流媒体。

央视连线记者这一次自己也扮演了一会儿福尔摩斯，他报道了这样一个消息。他说，在乘客里面有一个非常值得怀疑的人物，出生在中国，后来在土耳其受教育，再后来到了英国。教了两年书，但最后一个部分，让人觉得非常敏感，因为他到了瑞士学了飞机发动机方面的相关知识，而这个乘客就在MH370航班上。

这样一条显而易见是单纯猜疑的消息[注]，经过媒体的大量转载和报道之后，又神秘地被删除了。这表明央视现在也乱了方寸，它投入的力量很大，但有关的报道成效微不足道。他们本来有机会与安邦咨询这样的信息分析机构携手合作，趁着CNN这样的全球媒体持续犯错的时机，一举奠定自己的世界级媒体地位，但可惜他们始终在错误的轨道、错误的方向上渐行渐远。

我清楚地记得一个媒体报道的艰难细节。

一位采访MH370失联事件的记者，在完成最后的报道之后，面对镜头，一种自责的无力感涌上心头，情不自禁地一下子坐在马路边上，痛哭失声。这是一种职业责任感基础上的无力感，清冷孤寂，心情犹如冬季里的漫天雪雾，茫然而无助。在实际工作中，我也经常会产生这样的

感觉，因此对他深表同情。

世界就是这样，几乎是在一瞬间，即便是在毫无证据和逻辑的情况下，也可以相信MH370一定是被劫持了，一定是被隐藏于印度洋的某地。即便是受过良好教育、崇尚科学的人，也会轻易地被信息噪声彻底淹没。

问题是，从16日深夜开始，有关劫机的反证消息开始渐渐浮出水面。

在一个几乎无人注意的信息角落，一则消息被安邦咨询的“波音系统”所捕获。机长扎哈里的亲密朋友张福明表示，机长“是一个非常平和友善的人，对于他可能劫机的猜测，在没有实际证据前，我绝不相信”。张福明指出，扎哈里是一个非常喜欢照顾别人的人，如果飞机上有乘客出事，他一定是第一个冲上去帮忙的人，“如果乘坐飞机时可以选择机师，那么他是我的第一选择”，张福明毫不犹豫地强调。

此外，正如我以前在分析结论中指出的那样，张福明同样也认为，现在这些无端的猜测极大地伤害到了扎哈里的家庭！与张福明一样，马来西亚反对党领袖也发表谈话，认为官方对机长家进行的搜查，缺乏证据并且伤害了他的家庭。

马来西亚公正党则发表声明否认了一些猜测和指控。他们指出，有关机长扎哈里是政治狂热者的报道，是没有根据的炒作。而原本一开始就一口咬定机长劫机要进行调查的马来西亚警方，态度也越来越谨慎，用词还出现了微妙的变化。他们最新的宣称是，“除了飞行模拟器之外，机长家的搜查并未发现更多的线索”。

深夜新闻，一向在MH370失联问题上表现偏执的CNN开始改变腔调说，来自马来西亚的消息表明，迄今为止，“没有任何组织提出任何要求，因此难以确定是否涉及恐怖主义”。一天之中，从高峰到低谷，

信息反复多变。看到这些一连串的信息变化之后，我在想，事情的演变，距离再度翻盘，恐怕也只是时间问题了。

1. 逻辑经验主义，或称为逻辑实证主义，是20世纪20年代在维特根斯坦和罗素的逻辑原子主义思想的哺育下产生的，在30年代到50年代对西方思想界，尤其是自然科学界有一定影响。其核心是维也纳学派，也叫经验主义，或称实证主义、后实证主义、新实证主义。逻辑实证主义主要是指以石里克、卡尔纳普等人为代表的维也纳学圈的学术观点，逻辑经验主义主要是指以莱辛巴赫为代表的柏林学派的学术观点，二者大同小异，主要区别是前者强调证实原则，后者强调概率原则。
2. 在信息分析当中，猜疑不是信息，也不能作为合理假定，因为信息的前后没有任何关联。

第十天，2014年3月17日

阿瑟•克拉克（Arthur C.Clarke，1917—）是英国著名科幻作家，同时也是一位著名的科学家以及国际通信卫星的奠基人。克拉克1917年生于英格兰西部的一个小城镇，1941年进入部队服役，从事与雷达有关的技术工作。在服役的最后一年，1945年，他在《世界无线电》杂志第10期上发表了一篇具有历史意义的关于卫星通信的科学设想论文《地球外的中继——卫星能给出全球范围的无线电覆盖吗？》，详细论述了卫星通信的可行性，为今后全球卫星通信奠定了理论基础。战争结束以后，克拉克进入大学深造，攻读物理学和数学。自1950年起克拉克开始创作科幻作品。他以“太阳风”为题材的科幻作品《太阳帆船》曾引起美国国家宇航局的注意，并因此而关注这一领域的研究。

20世纪60年代以后，这位科幻大师一直居住在偏僻而不引人注意的岛国斯里兰卡。

克拉克在创作当中非常善于积累有关科学文化方面的经验，并以定律的方式加以总结，其中较有代表性的被称为“克拉克基本定律”，很值得我们借鉴。

克拉克基本定律是：

定律一：如果一位年高德劭的杰出科学家说，某件事情是可能的，那他可能是正确的；但如果他说，某件事情是不可能的，那他也许是大错特错的。

定律二：要发现某件事情是否可能的界限，唯一的途径是跨越这个界限，从不可能跑到可能中去。

定律三：任何非常先进的科技，初看都与魔法无异。

克拉克在科学史上，是一位有远见卓识的人物。

中国的搜救力量依然不知所措在等待。

马来西亚持续误导，马来西亚今天召开的新闻发布会称，“飞机向卫星发出信号时有可能停留在陆地上”。作为一个国家民航局的最高负责人，他断然发表的看法让我感到非常吃惊，他似乎完全不懂飞机发动机的电子信号工作原理。飞机如果停留在地面上，发动机通常是不会改变工作状态的，这种情况下，是根本不会有ping这样的卫星握手信号发出去的。所谓“可能停留在陆地上”的说法，只要稍加思考，就能明白。作为一个国家的民航最高主管，这样随意的表态实在有失谨慎。

同样是在这个记者会上，马来西亚的官方发言人、代理交通部长希沙姆丁以一贯的坚持态度表示，以前关注浅海区域，现在关注“更多的区域”，包括11个国家以及深海区域，整个参与搜救的国家已经从14个增加到25个。他同时认为，这为搜救工作的协调带来更多的困难，协调这么多国家的工作很累。希沙姆丁称，整个搜救工作需要有新的调整，需要由多国共同协作，包括哈萨克斯坦、巴基斯坦、土库曼斯坦、中国、印度、孟加拉、缅甸、老挝以及澳大利亚、越南、泰国等。主导协调的工作仍由马来西亚负责。

他说，马来西亚需要获得的支持包括卫星数据、雷达数据的回馈、一次及二次的雷达数据以及地面与海洋上的搜救、相关搜救设备的投入。而马来西亚当局对北部走廊及南部走廊同样重视，“我们正在同所有的合作伙伴讨论如何尽快更好地在这两个走廊区域进行搜救”。我注意到，希沙姆丁除了一句“协调工作很累”之外，他已经开始谨慎措辞了，强调了“同时讨论在两个走廊区域”的搜救，这等于为马来西亚日后的解脱，奠定了基础。

从这个时候开始，我知道希沙姆丁与叶海亚不同，他已经掌握了信息，只是他没有公开讲出来。从MH370失联以来，我一直在跟踪信息场的变化，马来西亚并非是从头至尾隐瞒信息的。在有的时间段，他们确实是不知道；但随着时间的推移，他们已经知道了，但却隐瞒了下来。他们这样做的原因在于，这些信息带有明显的否定性质，如何解释，在他们而言，还是颇费思量的。

今天，英国媒体扮演了更为积极和突出的角色。

英国《每日电讯报》不知道从哪里得来的消息说，马来西亚的极端分子准备复制“九一一”事件。他们说，一名基地组织的告密者透露，有4至5名马来西亚人计划使用藏在鞋里的炸弹，炸开飞机驾驶舱的舱门，从而控制飞机。该计划的披露，进一步引发了客机两名飞行员被制服的猜测。该报还进一步凭想象力发挥道，据称，如果猜想正确，一个可能的目标就是吉隆坡的双子塔。

同一天，英国的theweek.co.uk网站援引英国前财政部顾问李维斯利（Sally Leivesley）博士的看法说，他们担心MH370将会成为世界上第一例网络劫持客机事件。李维斯利指出，黑客可以使用手机来改变飞机飞行的速度和高度，使其坠毁。他的观点影响了黑客文化深厚的以色列，此后以色列也有人继续发挥想象力，进一步在这个方向上大做文章，从此让国际黑客与国际航空安全扯上了关系。

英国的《独立报》是英国资历最浅的日报，它是在1986年由英国《每日电讯报》的三位记者出来创办的，属于性质比较中立的报纸，由创办人惠特姆•史密斯亲自出任该报主编，他也被英国电视节目《报刊摘要》评为1989年度最佳主编。这家报纸不简单，根据英国发行审计局的最新数据显示，《独立报》网站现在已经跃升至英国国内第五大的报纸网站。也就是在这一天，英国《独立报》报道说，失踪的马航波音飞机可能已经飞往了塔利班的控制区。

《独立报》的报道很令人吃惊。它的报道说，马来西亚的调查人员正在调查马航客机从雷达消失后可能飞往阿富汗或巴基斯坦受塔利班武装组织控制区域的说法。该报指出，飞机从雷达消失后可能飞行的两条走廊中的一条就位于塔利班控制的区域。目前，马来西亚的调查人员正在等待外交部的批准，并且希望近期就能获得批准开始调查。

全球新闻界本来就处于信息饥渴的状态，故事曲折离奇，但偏偏信息匮乏。于是，英国今天的这几篇基本完全是猜测的报道，立即又在国内引发了无穷尽的网络口水和信息泡沫。后来很多的文章、网络帖子以及各种讨论，都与此有关，就像一个平静的池塘被投入一颗石子激起一圈圈的波澜一样。发展到后来，世界新闻界也包括中国新闻界，似乎已经是在争先恐后地向池塘里投入石子，导致池塘几近沸腾。

信息不明，方向不清，中国搜救舰船的主力只好原地待命。

中国海上搜救中心部际联席会再次召开了马航失联客机的紧急会商会，在混乱的信息条件下，就后续搜救方案等内容进行了会商。这个中国搜救指挥的精英组合，集合了横向领域的各路专家，原本被期待能够发挥积极作用，解决条块分割、信息不畅的问题，但看来实际结果很有限。同样，这次会商的结果也比较令人失望，只是要求正在现场的舰船抓紧时间，完成后勤补给。原地等待已经赴马的专家组的专家们发挥积极作用，及时掌握马来西亚搜救机构的搜救信息。看来没有信息，什么也做不了。中国政府部际联席会上的专家们，唯有指望再度增援派往马来西亚一线的5位中国专家能搞到一些关键信息了。

至于已经完成的海上搜救任务，中国海上搜救中心主任何建中介绍说，截至15日18时，中方搜救力量已在疑似事发海域连续搜寻150余小时，累计搜寻面积89052平方千米，累计扫测面积8441.3平方千米。同时为了增加偶然寻获的可能性，中国海上搜救中心还协调了新浦东号、紫荆松号等多艘过往中国商船在马六甲海峡划定水域进行搜寻，搜寻面积也达到了840平方千米，但没有发现任何可疑情况。

此外，中国海上搜救中心已协调航经印度洋、孟加拉湾及澳大利亚西部海域的中国籍商船协助搜寻。

在外交层面，中国外交部发言人洪磊在信息混乱之际，表现出了比较高超的外交语言技巧。他表示，中方现阶段确定的原则是搜救力量不减，搜寻方向调整，“目前搜寻重心已不在南海”，他相当有技巧地用了一个否定句来表达今后可能确定的事情，从而为今后的变化留下了余地。

此后的每一天，我们可以看到，从中国南海到马六甲海峡，再从马六甲海峡到北印度洋，最后从北印度洋再到南印度洋，中国政府各部门在信息的约束和驱动下，走过了艰难而漫长的路程。

现在是发挥想象力的时候。

由于信息不明而且混乱，围绕着恐怖袭击、劫持和卫星信号，人们的困惑逐渐增加。如果说过去几天还是“人人想当福尔摩斯”，那么现在几乎所有这些“福尔摩斯”已经开始胡言乱语了。在这方面，最主要的质疑之声来自中国媒体的采访和相关报道，从“五大问题”“八大猜想”到“九大疑问”，不一而足。人们的困惑变成口水，疑惑变成文章，通过各类“专家”之口，铺天盖地地涌现出来。

对于搜救重点的调整，难度增加的问题，中国的航空专家傅前哨认为，昨天上午马来西亚发布会指出的区域内搜救难度较大。傅前哨表示，在北侧方向的走廊中，中亚地区国家较多，雷达不可能覆盖全部的国土面积，即使曾经监测到不明飞行物，由于此前没有提到这个方向，可能相关的资料也并没有进行过研究比对。

如果是向南侧印度洋飞，由于印度洋南部的岛屿很少，除非沿着北侧海岸飞行，否则雷达很难发现。如果飞机进入印度洋，印度洋海域广阔，所有的船只飞机距离都太过遥远，小型飞机甚至飞不到印度洋中

心，救援将会非常困难。

他还分析了如果飞机迫降海上，乘客的生还情况。

傅前哨乐观地认为，如果飞机很准确地迫降在水面上，机体受伤比较轻，打开舱门放出救生筏，里面的淡水食物准备充分，坐在救生筏上的乘客的存活时间可以达到7天以上。如果有人落在了海里，穿着救生衣，存活时间和海水温度有很大关系。在5℃的海水中仅仅能够存活30分钟，15℃可以存活两小时。失联点海域的温度在26℃左右，生存十几小时甚至一天都是有可能的，但是要确保有食物和饮用水。

军事专家曹卫东认为目前的搜救海域比原来的疑似失联地点扩大了数十倍，目前首先要确定飞机飞行的大致范围，是在孟加拉湾、安达曼海还是印度洋，这还有待马方提供更加全面详细的资料。他认为，如果可以实现周边国家的雷达数据共享，或许会有更多的发现。

那么能否根据飞机最后发出的卫星信号判断其是否损毁？

另一位航空专家王亚楠对此分析道，如果信号来源于发动机，有两种可能的情况。其一是发动机即将燃油耗尽，发出报警信号。其二是飞机完成了某些动作，比如着陆，也有可能是在发生紧急迫降的时候，发动机向卫星发射警示信号。“因为信号的具体内容不清楚[注]，所以目前还没有办法更详细地判断飞机当时是否有损坏的情况。”

如果飞机按可疑航迹飞往其他国家能否被监测到？

来自中国海军的军事学术研究所研究员张军社认为，以MH370的飞行速度，军用雷达完全能够探测到飞机信息。此外，根据飞机失联时间判断，从2时15分飞机在马六甲出现到8时11分，接近6小时的时间里，MH370最北端可抵达哈萨克斯坦，最西可抵达印度洋的塞舌尔群岛，“若马来西亚向相关国家通报了飞机失联的时间段和航迹，飞机可

能会经过的周边国家就可以查看该时间段内，是否有飞机通过的数据”。张军社还进一步解释说，即使有雷达覆盖，但飞机可能会飞过一些山区等地，或者飞机飞行高度较低，这些都可能导致雷达无法探测到。此外，若是一些地区没有被雷达覆盖或雷达夜间不开机，也可能无法探测到飞机信息。

为何迟到8天才公布卫星数据？

对于马来西亚政府与中国的搜救配合，作为海军方面的军事专家，张军社也许是因为感同身受而持批评态度。他说，从目前的情况可以看出，包括美国、国际海事卫星组织等都提供了相当多的线索，应该能够供马来西亚做出相应的判断。张军社认为，此前，马来西亚方面可能还没有完全确定一些消息，但是也应该向包括中国在内的相关国家分享这些信息，并及时地发布出去。马方不应该在掌握了相关消息的情况下，一味地否认其他国家和组织提供的线索，却又不给出相应的解释。张军社表示，“不管是此前马方掌握了信息而没有认真分析，还是故意想隐瞒一些信息，这样滞后地发布消息都是不负责任的”。

中国媒体还质疑马方是否避讳飞行员自杀的可能性？

既然马来西亚的调查人员在考虑客机失联的各种可能性，自然也应包括飞行员自杀的可能性。而现在中国媒体发现，在以往空难事件的调查中，飞行员自杀几乎是个禁忌。即便存在相关证据，调查人员和官员往往也不愿公开承认飞行员故意坠毁飞机以达到自杀目的的真相，“自杀”一词极少在事故调查报告中出现。

中国媒体找到美国联邦航空管理局（FAA）今年发布的一份调查报告，这份报告称，2002年至2012年间，美国共发生了2758起空难事故，其中8起由飞行员自杀所致，约占0.3%。这8名自杀飞行员都是男性，其中4人体内检测有酒精，两人检测服用过抗抑郁药物。这些飞行员中既有刚刚失恋的21岁青年，也有存在酗酒史、曾扬言驾机自杀的69岁老

翁。

虽然美国联邦航空局在报告中指出，难以预测和防止飞行员驾驶飞机自杀，而且这类事件“很可能不会对外公开或者得到承认”。但有关媒体自己也认为，用飞行员自杀并不能完全解释马航客机的失联，因为如果飞行员打算自杀，完全可以在起飞后的任何时候进行，没有必要做出一连串的动作，包括关闭通信装置、多次转向、拔升高度等技术动作，而且还继续飞行数小时。

一片困惑声中，马来西亚动用了情景模拟技术。

情景模拟是一种信息分析技术，有时也应用于管理咨询领域，基本都是通过模拟的方法设计一个接近真实的环境，进行比对测试。目的是考察对象在接近真实环境中的反应，据此得出可信的数据。根据安邦咨询掌握的情况，马来西亚前后总共动用了两次情景模拟技术，第一次是在虚拟环境中进行的模拟，第二次是动用真实的波音777客机进行的真实情景的模拟。

在3月16日，法新社的报道透露，马来西亚由军方第一次组织实施了一次情景模拟，一位负责的军方官员表示，负责调查马航失联客机的人员，模拟驾驶了一架与失联客机相同的波音777-200飞机，重飞了一遍根据军事雷达监测到的客机航线，包括可能是为躲避雷达采取的曲折路线，以案件重演的方式试图确认失联客机可能飞往的两个方向。这次的情景模拟是通过飞行模拟器进行的，并非是真正的飞机。

这位官员表示，他们模拟了失联客机可能进行的航向，包括从南海掉头，飞过马来西亚，然后转向前往安达曼海，甚至还考虑了失联客机可能为躲避雷达采取的曲折路线。“这架飞机飞行的路线与通过军用雷达监测数据推断的失联客机路线一样。它首先掉头，飞过马来西亚半岛，然后往北飞。”

据报道，调查人员希望通过案件重演，确认雷达和卫星所收集到的数据与MH370的数据是否匹配。“目的是要找出失联客机可能前往的航向。”

可能是不熟悉情景模拟分析的方法，也可能是受到舆论潮流的影响，中国方面的专业人士对于马来西亚的情景模拟评价不高。有关媒体采访了中国空军的功勋飞行员徐勇凌，他分析认为，如果失联客机遭到劫持，随后安全着陆，劫机人员应该对飞机采取了技术处理，就算是真的重飞该航线，也很难找到失联飞机。

我在观察、对比了有关信息之后，对马来西亚采取情景分析技术测试卫星信号的做法还是持肯定态度的，但我相信马来西亚在具体测试流程方面可能存在问题，这是他们得出飞机是往北飞的原因，也是后来还需要再做第二次测试的原因。因为这种类型的情景模拟，只有动用真飞机，同时同步地收集发动机ping信号，才能有效计算并确定飞机航线。

信息分析中流程很重要[注]，它可以确保结果的品质，不出差错。

我观察了马来西亚政府在MH370事件中的表现，我认为一个比较公正的评价是，马来西亚政府对MH370失联航班的搜寻还是非常认真和努力的，自己的客机失踪，当然最起码也是要搞清楚原因的，这完全可以理解。现在很多中国媒体的报道因激愤和等待诸原因，而对马来西亚政府的评价失之客观，这是有失公允的，我们作为一个大国，媒体也应有所追求，不能受激愤情绪的左右。马政府在处理失联事件的过程中，的确存在很多的问题，但主要还是包括信息处理在内的经验不足以及官僚体系所造成的。

马来西亚总理纳吉布的前政治秘书胡逸山在吉隆坡国际机场接受中国媒体采访时，也承认马来西亚在应付突发事件方面的经验明显不足。

胡逸山说，马航客机失联事件后，尤其在前几天，马方在处理该事

件的过程中有不尽如人意的地方，马国内的一些官僚主义和山头主义导致了各部门在对外发布消息时口径不一，造成信息混乱，说明马方缺少处理重大突发事件的经验。

对于马来西亚政府是否有隐瞒的问题，胡逸山表示，马政府在处理这起事件时，虽然有一些不足和混乱，但他并不觉得马来西亚政府会有意隐瞒事实。本身就拥有航空航天学硕士学位的胡逸山表示：“开始时，我也认为这是一起因机械或者通信故障导致的普通航空事故，但是从最新的事态发展来看，人为造成的可能性正变得越来越大。”

他的表态有价值的看点是，马来西亚终于承认自己体系内部的缺陷，至于他相信人为造成的失联，那也是因当时的信息条件以及舆论潮流推动所造成的问题。在这样的时刻，几乎人人都相信飞机是被劫持的。

神秘化倾向，马六甲正在变成百慕大。

任何情节复杂的故事，都需要悬念。一架飞机凭空消失为猜想提供了基础，情节反复曲折的事情演变过程，更是为各种神秘化的悬念提供了温床。英国媒体在今天出尽了风头，“马六甲变成了百慕大”也是英国媒体的杰作。

英国《镜报》总结了源于航空安全网络的资料，发出了一个令人吃惊的报道，他们相信，马六甲海峡一带其实就是亚洲的百慕大。他们的调查发现，近几十年以来，至少有6架飞机在和马航MH370客机失联的相同区域失踪，至今仍都是航空悬案。这些失踪的飞机包括：

1. 泛马来西亚航空。1993年1月31日，一架泛马来西亚航空客机在北苏门答腊失踪，机上有11名乘客和3名机组人员。

2. 斯里兰卡Upali航班N482U。1983年2月13日，载有3名乘客和3名

机组人员的斯里兰卡Upali航班N482U，在马六甲海峡距离瓜拉雪兰莪20千米处失踪，最后的无线电通信是在起飞15分钟后，当时客机正攀升。

3. 美国空军气象侦测机天鹅38。1974年10月12日，一架美国空军气象侦测机天鹅38从菲律宾克拉克空军基地起飞，最后发出雷达信号的地点是在该空军基地西北640千米以外，机上载有6名机员。

4. 印尼Garuda航空。1961年2月3日，载有21名乘客和5名机组人员的PK-GDY航班，在印尼马都拉岛附近海面失踪，成为区内史上最大的空难之一。

5. 澳大利亚飞机南十字夫人（Lady Southern Cross）。1935年11月8日，澳大利亚机师史密斯驾着单引擎飞机南十字夫人，试图打破由英国飞往澳大利亚的飞行速度纪录，但他在安达曼海水域失联，失踪至今。

6. 英国种植园园主索尔特（G.W.Salt）和泰勒（F.B.Tayler）的私人飞机。1932年8月12日，英国种植园园主索尔特和泰勒在驾驶小型飞机G-AAKA由缅甸毛淡绵飞往仰光的途中失踪，迄今没有被寻获。

马六甲海峡以及印度尼西亚附近的海洋，气候复杂，雷暴集中，而且变化多端，本来就是危险飞行地区，因此在这里出现各种飞行事故是正常的现象，将之类比百慕大有些过分。不过，我还是很佩服新闻界这种资料收集能力，只是收集到的这些资料并不能说明问题，类比的条件和逻辑存在缺陷。地球上的几乎任何一个区域，若要从过去到现在收集曾经失事的飞机，总是能够找到一些的。这就像城市的道路系统一样，几乎在任何一片区域都能找到经常发生车辆擦撞事故的地段。

波音专家认为飞机可能遭劫持后沉到海底。

波音公司每逢空难的发生总是能依靠公关技巧而平稳度过，一般在空难发生之后，波音公司总会有一段耐人寻味的缄默期，等待事情平稳

过去。令人感到诧异的是，现在这个敏感的时刻，波音公司居然有人罕见地打破了沉默，发出了声音。

美国《侨报》专门采访了波音公司航空电子系统专家路精保和波音公司787机体机构实验室结构技术负责人牛康民。这两位专家罕见地讨论了这次的MH370失联事件，讲述了一些有倾向性的观点。

波音公司航空电子系统专家路精保首先指出，此次失踪的航班MH370的型号是波音777-200ER，比波音777-200的可飞行旅程更远。这种机型在加满油的情况下，飞行6小时以上是肯定没有问题的。

至于关闭客机通信系统，路精保指出，普通人学习一周左右，就可以做到。路精保认为MH370航班遭到有预谋劫持的可能性很大，并认为该航班业已沉入海底，因为若没有沉入海底，那么黑匣子发出的脉冲信号一定会被接收到，只有该航班沉入海底，人们才无法接收到黑匣子传出的脉冲信号。除非有人可以将MH370航班隐藏到山洞中，但路精保表示这样的可能性非常小。在这种情况下，乘客和机组人员遇难的可能性很大。

此外，路精保相信，马来西亚航空公司撒谎的可能性很小，一是由于航空公司所能掌握的信息本来就是很有限的，而且所发布的信息还必须得到政府的许可；二是飞机一旦起飞后擅自改变航向，那么这架飞机在雷达上显示出来就只是数千个亮点中的一个，要想准确找到擅自改变航向的航班将是非常困难的。

波音公司787机体机构实验室结构技术负责人牛康民表示，波音公司生产的777系列飞机是该公司历史上最为成功的机型，其签派可靠率高达99%，在2013年7月6日的韩亚空难之前，从未发生过任何致人死亡的飞行安全事故。基于波音777-200ER的高安全性特点，牛康民认为，波音777-200ER这样的飞机需要大型机场才能完成降落或迫降，MH370航班在遭到劫持后很可能迫降在陆地上某个人烟稀少的地方，比如沙漠

或森林，因而较难为人们所发现。当然，飞机遭到劫持后迫降或坠落在海洋的可能性也会有，只是比较小。如果飞机遭到劫持后迫降在海面，那么受损的机体也很难长期漂浮而会整体沉入海底；如果飞机遭到劫持后坠落在海面，飞机会发生解体而不是整体沉入海底。

《侨报》的报道很客观地指出，波音公司两位专家的意见虽然不代表波音公司，仅代表他们自己的看法，但两人都不约而同地认为MH370航班遭到劫持的可能性更大，只是路精保认为MH370遭到劫持后业已沉入海底的可能性更大；牛康民认为MH370遭到劫持后迫降在陆上某处的可能性更大。不过，好在波音公司总算还是有人发声了，至少紧闭的大门打开了一道小小的缝隙。

中国的信息闭塞，记者和家属处境困难。马来西亚在这方面做得很成功、也很绝，虽然有大量的中国记者和家属到达吉隆坡，但他们在信息领域，相对成功地隔绝了中国。实际上，他们早就做好了一手软、一手硬的准备。软的方面，讲话的身段很低；硬的方面，早就准备好了警方突击队。如果需要的话，他们随时会暴露出强硬的一面，这在此后乘客家属在吉隆坡冲击新闻发布会进行示威的时候，就充分显现了出来。

由于信息隔绝，现在有无数的中国记者在乘客家属的酒店、在机长的家门口转悠，希望能够获得新闻，其中就包括凤凰卫视的名记者闾丘露薇。

她后来回忆说，我的同事像做地下工作一样，用握手的方式递字条，看对方是否有采访意愿，每天凌晨家属才能透过电话自由表达，家属表示愿意出镜后，要特别住入酒店，等到深夜，才完成这个访问。

闾丘露薇表示，家属睡前有人一直在身边。有的家属说，他们遭到马航的隔离监视，就像坐牢一样。另有一位记者写道，一位在马来西亚的家属称，“无论结果怎样，我都要坚守到底。我们感觉我们好像被关起来似的，任何人都不能见，我们一直在提问题，他们却一直在回避问

题。我们提了那么多问题，从未有一个正面回答的”。

这位家属的看法未必代表了全部家属的意见，但中国家属的困境也是可想而知。

就在世界一片惶惑、猜疑之际，下午时分，中国国务院总理再度出手与马来西亚总理纳吉布通电话，以强烈的语气表达了中国方面的意愿。

李克强总理表示，目前搜救马航失联客机是首要任务。中方有10余艘专业搜救舰船正在相关海域开展工作，并要求过往中国籍商船进行搜寻，我们调动了多架飞机和21颗卫星参与搜寻。我们还向25国通报了有关情况，请其协助搜寻。对于各国全力开展的搜救工作，中方表示赞赏。

李克强指出，目前事件复杂因素不断增加，搜救范围更广，难度更大，但只要有一线希望，我们就应继续尽最大努力搜救。希望马方进一步及时、准确、全面向中方提供掌握的更加详细数据信息，包括第三方信息，尽快明确搜救范围，提出方案，提高效率。

李克强还强调，搜寻和调查要同步进行，通过调查及时为搜寻提供更加准确和全面的信息。李克强表示，希望马政府和马航履行好相关职责，继续在北京和吉隆坡做好中国乘客亲属的安抚工作，及时向他们通报搜救进展等有关信息。

从这个通话的内容和重点来看，中国政府工作组在马来西亚的工作并不顺利，虽然不断增派人员和专家去马来西亚了解情况，但所知依旧有限。也许正是因为这个原因，李克强总理才强调，即便是第三方信息，也要向中方提供。很显然，除了表态“即便只有一线希望也要救”之外，李克强总理讲话的重点，在于施加压力向马来西亚要情报。

或许是作为总理讲话的一种连带效应，中国的搜救主力再次准备开始行动。

夜间最新的消息表明，马航失联客机海上搜救第3次紧急会商会及应急反应领导小组决定，原本在泰国湾待命的中方舰船全部出发，赴新加坡临时集结点集结，进行必要的准备后，立即兵分南北两路，赶赴任务海区，开始第二阶段的正式搜寻任务。这一次的疑似目标海区分为南北两片，第一片在孟加拉湾，由4艘船舰组成编队。第二片是在印度尼西亚以西的海域（安达曼海），由5艘船舰组成编队。其中北部海域搜寻面积约覆盖12万平方千米，南部海域约覆盖18万平方千米。总体来看，中国这次动员的搜救主力投入方向，已经跨越了马六甲海峡来到了印度洋，但南北两个片区的位置都在印度洋的北部，也就是安达曼海，这是已经掌握的卫星信号的上半部弧线底端的海域。

这一次，依旧是一个错误的疑似目标海域。

1. 所有的信号都是一个内容——ping，该专家可能非电子专家或可能不了解相关信息。
2. 信息分析的流程管理犹如产品流水线，流水线改变了，则成品质量大为不同。流程有设计的问题，也有运用的问题，两者都是能力问题。

第十一天，2014年3月18日

今天，轮到西方媒体开始乱猜了。

澳大利亚新闻网极为热心地提供统计称，在失联马航航班可到达范围内，符合波音777飞机降落要求的机场有几百个，跑道多达634个，而这些机场和跑道分布在周边的26个国家。西方国家与中国不同，它们的航空市场是完全开放的，培养了大批航空爱好者，也形成了大量的航空资料，所以对于他们有提供这种资料的能力，我是毫不怀疑的。

这篇报道引人注目的是，它精心设计提供了一份图片，地球上以亚洲东南亚地区为核心，密密麻麻分布着成片的红点，这就是马航MH370航班如果成功降落，有可能选择的降落跑道。这一报道指出，波音777飞机降落要求的跑道至少要有1524米长。报道还透露，马方的负责人已经表示，适合备降的场地位于北线，搜寻力量将会逐一排查。而南线大部分区域均为深海，但是从15日开始，已经开始搜寻南线可疑区域。对于马来西亚人的讲话逻辑已经谙熟于胸的我是这样解释的，既然确定是劫机，那么它就一定要降落、所以找到可疑降落地点，就一定能找到飞机。

新加坡的《海峡时报》则紧盯他们报道的“战术机动动作”不放，希望把它挖掘出来的这个新闻放大，再热炒，最好能够为事实所证明。为此，它进一步描述了这个诡异的战术机动动作，它的报道称，失联MH370飞机曾经急剧降低高度在1500米的低空飞行。调查者认为，MH370采用了一种军用战斗机飞行员常用的极具危险性的“地形遮蔽盲区”技术，这种技术能够帮助客机避开至少3个国家的雷达监测。一位匿名官员称，控制飞机的人这样做要具备扎实的航空知识，因为这架飞机

曾从吉兰丹（马来西亚地区）低空穿越而过。

希腊多个门户网站称，参与搜救马航MH370的希腊油船爱卡•雅典娜（Elka Athina）号在通过印尼时发现，他们正“靠近一片残骸区域”。该船是在途经马六甲北部海域时被“冲入”一片“残骸区”，但相关报道也指出，目前尚不能证实碎片与失联客机有关。国际航海界是当今世界上稀有的、尚存贵族精神的一个行业，他们的担当和互助精神，在世界其他行业是难以想象的。

美国媒体报道说，掌握情报大权的美国众议院国土安全委员会主席麦克考尔（Michael McCaul）透露说：“我认为从我得到的所有信息，你知道，包括国土安全部门的高层……他们都认为，飞行员身上当时发生了一些事情。”他的讲话再次证明，美国情报机构的分析重点依旧是在飞行员劫机上面。

日本在世界新闻界的一片嘈杂声中保持了特有的冷静，日本新闻网今天邀请日本的军事专家讨论了马航失联客机问题，日本方面得出的结论是：印度洋中的英属孤岛迪戈加西亚是一大疑点。这里现在是美军监控印度洋的最强大的空军基地和情报基地，所以美国人最应该知道客机下落，或许他们有不想公开的情报。日本人相信，如果客机没坠毁，那么这里就应是最佳藏身地。

《纽约时报》在16日刊文指出，美国的调查重点依旧是在MH370失联是否涉及恐怖主义活动的问题上。美国的一位高级情报官员抱怨说，马方限制美国提供大规模援助。目前在马来西亚吉隆坡只有两名FBI特工，他们是通过一位美国驻马来西亚的外交官与马方接触并参与调查活动的。据《纽约时报》透露，美国曾用大数据方法来分析飞机上的乘客，但完全没有得出结果。美国官员认为，美国目前还没有权力主导调查或独自进行更深入的调查，完全是因为马方没有这样的要求。

此外，西方媒体还普遍以转载的方式报道并进一步发挥说，MH370

航班的驾驶者，曾经采用只有战斗机飞行员才懂得的飞行技术，将飞机冒险低飞至5000英尺（1524米）或更低的高度，这个高度较正常巡航高度低了8000米，目的是避开雷达侦测，然后再按照一般东南亚民航机飞往欧洲的空中走廊进行飞行，以掩人耳目。

CNN也发出了自己的质疑，而且更为系统。根据中新网的整理：

CNN发表的长篇讨论报道说，型号为波音777-200的马来西亚MH370航班从北京时间8日凌晨与地面失去联络后，各国进行的搜救行动已经持续多天，但仍然缺乏实质性的进展。在这其中，每一天都会带来新的细节和新的问题。CNN总结了目前围绕失联航班的问题，分析了“已知”和“未知”的十大问题，包括：

一、关于飞行员，目前知道什么信息？

机长扎哈里•艾哈迈德•沙阿现年53岁，已婚，育有3个子女，最小的女儿现在20多岁，与父母同住。扎哈里是一位经验丰富的飞行员，已有18365小时的飞行时间。他于1981年加入马来西亚航空公司。扎哈里在自己的家中建了一个飞行模拟器，能够允许用户体验在不同飞机中的场景。

副机长法利克•阿卜杜尔•哈米德现年27岁，与自己的父母和几位兄弟姐妹同住。法利克2007年加入马来西亚航空公司，飞行时间为2763小时。他正在从飞行模拟器训练过渡到驾驶波音777飞机。此前，马来西亚警方已经搜查了扎哈里和法利克的家。

二、关于与失联飞机的通信，目前知道什么信息？

失联的MH370客机装备了标准的语音通信系统和另外两种通信系统：机载应答器和飞机通信寻址与报告系统。从MH370的驾驶舱内传来的最后语音信息是：“好的，晚安。”目前并不清楚到底是谁说出了这句

话，而根据希沙姆丁确认过的消息，在此之前，通信寻址与报告系统由于应答器传播信号的重要性，飞行员很少会关闭它，但这一系统偶尔会失效，因此才有后备的系统。关闭应答器是使空中管制中心无法获取飞机飞行信息的方法之一。分析称，应答器的关闭可能意味着有人——可能的劫机者——不希望别人发现飞机改道，或者发生了灾难性的电源故障。而在应答器停止传送信号4到5小时之后，通信寻址与报告系统仍向卫星传送了一系列有关自身方位的信号。根据最后接收到的信号，调查方经过计算，确定了飞机最终失联前可能所在的区域。(注)

这一分析的结果显示，飞机确实曾经折返向西，似乎打算离开泰国湾前往印度洋。而在15日，马来西亚总理纳吉布称，根据新的卫星通信，他们可以较为确定地表示，通信寻址与报告系统在飞机抵达马来西亚半岛东岸时被关闭了。

三、飞机可能在什么地方？它可能发生了什么事？

越来越多的证据显示，飞机在与管制中心失去联络后，又飞行了数小时。

通过对数据的分析，马来西亚的航空管理机构的结论是，失联航班与卫星最后联络时，处在印度洋南北两侧的两个走廊地带之一。北线是从哈萨克斯坦与土库曼斯坦边界到泰国北部的北部地带；南线是从印度尼西亚到南印度洋的南部地带。

鉴于向北会遇到印度、巴基斯坦和美国在阿富汗的安保严密的领空，美国政府认为，飞机有可能是在印度洋南部雷达监测区域之外的地方坠毁。另外，雷达还监测到失联的MH370发生过巨大的飞行高度变化。

四、飞行员能在不被雷达监测到的情况下驾驶飞机吗？

理论上来说是可以的。作为一个用来监控天空中情况的系统，雷达并不监测从天空到地上的每一米。军队飞行员在训练中，会学习在需要的时候利用这一点。但军用飞机装备了地形回避雷达和其他的系统，防止它们在低空飞行时坠毁。而波音公司并不为商用航班装备这些系统。

一位前波音777飞行员称，商用飞机飞行员没有接受过躲开雷达的训练，他们一般都愿意在雷达的监测之下飞行。另外，与军用飞机不同，民用飞机也并不装载有监测自己是否出现在雷达之上的系统，因此，想要躲避雷达监测是很难的事情。

五、飞机有可能已经降落在某处了吗？

根据《华尔街日报》报道，美方官员在考虑有人打算把飞机稍后用于其他目的的可能性。这意味着从理论上来讲，飞机可能降落在了一个偏远的、隐蔽的飞机跑道上。但这个理论存在很大漏洞。波音777是一架大飞机，它需要至少一英里的跑道来降落。另外，还有驾驶它飞到机场而不引发警报的问题。

CNN一位航空记者表示，驾驶一架波音777飞行而不留下雷达痕迹是不可能的事情。一位美方高级官员称，失联飞机“非常可能”坠毁在印度洋底。

六、这种情形下被劫机或遭遇恐怖袭击的可能性有多大？

美国中情局和联邦调查局还未证实这种说法。飞机折返的可能性很高，而随着飞机的失联这种疑问就越来越大，因为如果要导致飞机失联，需要破坏很多电子系统才行。美国国家运输安全委员会前副主席罗伯特•弗朗西斯就说，当他第一次听到飞机失联的消息时，他就认为飞机已经被炸毁，但爆炸并不能证明是恐怖袭击。

此前两名持假护照登机的男子被国际刑警证实是伊朗人，马来西亚

官方称，这两人与恐怖组织并无任何明显关联。持丢失的护照登机并不能证明与恐怖组织有关。事实上在2013年，世界很多地方都没有通过国际刑警组织的“丢失护照”数据库将旅行证件进行比对。很多人都会通过各种途径使用假护照通过边检，理由包括偷渡、走私、运送毒品和枪支等。

七、机械故障能否解释这一情况?

这是可能性之一，但鉴于马来西亚总理纳吉布在15日的新闻发布会上表示，飞机的行径轨迹表明是“机上人员的刻意行为”，从而降低了这种可能性。

目前尚未找到任何飞机残骸，这可能表明飞行员紧急降落在海上某个地点，飞机随后整体沉没。但飞行员并未发出任何求救信息。

然而，航空顾问基特•达比（Kit Darby）表示，飞机可能存在动力失灵的情况。而在飞机启用备用动力的数小时中，飞行员可能曾尝试着飞向“他熟知的机场或区域”。另一种可能是，机尾和机翼从机身断裂出去，此前这架飞机的翼尖曾受到损伤，但波音称已经修好了飞机。

还有一种可能是飞机的一扇窗户或者舱门损坏。这一情况将使舱内气温瞬间降至零下数十度，使机组人员和乘客只有几秒的机会戴上氧气面罩。如果没能及时做到，他们将在短时间内就陷入无法行动的状况。

八、还有无其他推测?

锂电池：有匿名美国官员表示，调查人员在关注是否是锂电池的问题造成飞机失联，因为曾经有几次空难事故的原因，都被证实与电池有关。

如果锂电池被运进货舱，有可能会导致火灾而使飞机坠毁。但即使这样，也无法解释其他异常现象，比如为何飞机转往西面行驶。资深飞

行员亚瑟•卢森博格（Arthur Rosenberg）称，如果锂电池发生燃烧事故，飞行员的第一反应应该是掉头回机场，而不是再继续飞行5小时。

陨石：在MH370起飞前后，有陨石在该区域坠落的报告，但这似乎又是飞机失联的推测中一个较为奇特的理论。由于没有飞行路线的具体信息，在这种情况下被陨石砸中的可能性很低，这种陨石论也只是一种猜测而已。

九、如何解释飞机失联后有乘客的手机被拨通？

乘客手机无法接通或关机，这是一般情况下空难发生后的情形，如果有人拨打该手机号码，手机将自动转为语音应答。然而在这起案例中，有乘客亲属拨通了失联飞机上乘客的手机，接通后的表现为持续响铃。

技术专家杰夫•卡根（Jeff Kagan）解释说，拨打了一个号码后，在找到号码的用户终端前，电话将首先接至一个网络，而拨打电话的人听到的已接通铃音，只是在等待网络找到用户终端的过程中的一种假象而已。他说，如果在几分钟后找不到拨打的用户终端，电话响几声后就会自动断开。

十、这是不是第一次发生飞机失踪的情况？

不是。2009年，法国航空公司的447航班执行从里约热内卢到巴黎的飞行任务时，在南大西洋上空遭遇恶劣天气而坠毁[注]。经过两年时间，才找到飞机的主体残骸和大部分遇难者的尸体。而飞机的语音和数据记录仪直到2011年5月才在海底被找到。

西方媒体的这一通狂猜和乱猜，很多在逻辑上存在问题或是信息不完备，还有不少原理性的错误，但最重要的一点是，无论是结论还是前提，大多与劫持和恐怖活动有关，这样一来，就逼得自认为是全世界搞

恐怖活动的“老大”坐不住了，结果就是塔利班罕见地发表声明进行否认！

阿富汗塔利班的发言人表示，MH370失踪发生在阿富汗以外。他双手一摊说：“你们可能已经看到了，就连那些拥有非常先进装备的国家和设施都不能发现它去了哪儿，因此我们也没什么信息。”巴基斯坦塔利班的一位指挥官面对记者，耸耸肩无可奈何地表示，“我们倒是希望能劫持这样一架飞机”。一般世界上的恐怖组织在恐怖袭击发生之后的惯例大都是抢着承认，甚至冒名顶替地抢着承认，以便为自己的恐怖行动扬名立万，表明自己的能力和信仰的成功，但这次居然是否认，显然这是真的被不分青红皂白、蜂拥而至的媒体报道逼急了。

中国乘客家属的困境和行为。

MH370的乘客家属始终是中国媒体报道的重点，《新京报》的记者写道：

当马来西亚总理纳吉布宣布失联飞机最后一次与卫星联络是3月8日北京时间8时11分，安静的家属们立刻开始抗议，“你们为什么隐瞒消息？”“到底真相是什么？”一名女家属激动地站了起来，随后被后面的人按了下去，“先坐下，还没讲完呢，人还有希望。”一名家属说。

17日上午，家属们都在讨论着来自美联社的一条消息：马来西亚一政府官员表示，调查人员已能确认，马航MH370客机是被一名或多名具飞行经验的人所劫持。尽管在隔天下午的发布会上这一消息未被正面证实，但家属没有阻拦马航的总裁休•邓利维离去，很多人长舒了一口气，安静地离开了休息区回到房间。

“如果真是劫机，那么我的女儿和女婿就有生还的希望了。”失联乘客燕子的父母说。

过去的8天里，谣言，被否认，新的谣言，再次被否认，守候丽都饭店二层的家属们在纷杂的信息里，寻找着亲人们的下落。他们被焦虑、悲伤和愤怒裹挟着，经历着过山车般的情绪波动。

“为什么没有人能给出一个准确的答案？”家属们总是不断地重复这个问题。马航在丽都饭店的信息通报会，没有给出多少新信息，更多的是一次次的否认与澄清。甚至马航、马来西亚军方还常常各执一词，马航自己的消息也前后矛盾。

3月11日，当马航发布消息称搜索和救援队目前将搜索范围扩大到飞行道以外的马六甲海峡的西海岸，MH370有折返的可能性，越南官方不久便宣布停止一切在先前公布的失联海域的搜救行为。

这一消息再次引爆了家属的不满，距离失联已经三天，搜索区域还在变化，家属开始质疑马航以及马来西亚政府故意隐瞒消息。

到了3月13日，家属们开始抱怨为何得不到任何有效信息，“马航一定有信息在瞒着我们”。他们都无法再信任马航。家属们商量要统一提问。

宴会厅的白板前，家属们写下自己的问题，微信群里也在汇总着问题。飞机从民用和军用雷达上消失的确切时间成为首要问题，因为这直接关系到搜救区域的准确。

“每个问题都设置成‘yes’或‘no’来回答。”一名家属提议。家属们一致认为这能让马航再也没有办法逃避问题。于是到了13日中午，一名男家属提问：“你们说过马来西亚军方雷达检测到了不明飞行物是吗？”得到肯定的回答后，这名家属追问：“有没有击落‘不明飞行物’？”马方大使迟疑了：“这个问题需要军方回答。”坐在下面的家属嚷起来：“现在给军方打电话！”“除非回答了这个问题发布会才能继续，就说是yes还是no。”

马来西亚大使只得拿出手机拨通了马来西亚军方的电话。大约一分钟后大使放下电话，只回答了一个词："No。"

实际上，愤怒的情绪从3月9日凌晨2时55分马航第一次出来面对家属时就已出现。当时家属已焦急地等待了8小时，但马航公布的信息并不比家属知道的多。家属将矿泉水瓶扔向马航的工作人员，甚至有乘客家属直接朝他们泼水。

到了3月10日中午，马航向家属派发午餐券，限定每位家属只能领4张，这让一个有6名家属的家庭非常不满，愤怒的家属把餐券摔在一位女工作人员身上。

3月13日的新闻发布会是这几天里时间最长的一次——7个小时。家属们前一天就商量好了，如果一个问题没有答案，就僵持下去。当天的发布会，除了马航的高层领导，在家属的强烈要求下，马来西亚大使也出席了。

然而，发布会开始不久，再次陷入混乱，家属们质疑马航中国区市场经理王玥，认为她在有选择地翻译，并且质问："你是中国人吗？"

王玥停止了翻译，痛哭起来："我不代表任何人……我也是中国人，我也有同事在上面。"下午3时多，新闻发布会快要结束时，马航高层管理委员会委员王明财回答问题后也失声痛哭起来，他也曾多次被家属泼水、投矿泉水瓶。

"我们有14位同事、朋友在飞机上，我们也很难过，希望大家理解。"王明财说。

也有家属对这种过激行为表示反对："他们只是代表马航，也不想出现这样的情况，都是无辜的。"

另一方面，对记者的敌意也是明显的。

丽都饭店一楼餐厅盆栽绿植围墙外，摄像机和高举的照相机对准了吃饭的家属们。但等不到答案的乘客家属不愿面对媒体。

3月13日，一位花白头发的男子正对记者坐着，他始终低着头，闪光灯不停地闪光，最终他站起身，换到了背对记者的位置。

家属最后向马航提出要用给家属发证的办法来隔离媒体。“我们不想被利用，不想被娱乐。”一位穿黑衬衫被其他家属称作“乔大哥”的高个儿男子用麦克风对在场的家属说。“我们要识别一下哪些人不是家属。”他提醒家属们，那些背着双肩大书包的更可能是记者。

一名河北保定的家属试探地询问河北定州的一名家属关于拨通亲属电话的事情，却被误以为是记者。河北定州的家属站起身来，跳过去，一拳打在对方左侧额头。

长久的等待和焦虑也令敌意在家属间滋生。17日，马航消息通报会进行到了提问阶段，家属座席里突然一阵骚动，两名家属隔着一排椅子动起手来，缘由是一名女家属的手机铃声太大，前排的另一名家属听不清提问，争吵起来。

家属们拉开打架的人们。看到这一场面，马航负责人以现场混乱为由离开，一名男子冲到发布会台前，举起正在播放幻灯片的投影仪，以砸毁投影仪来阻拦离开，很多拉架的家属又跑过来劝阻。

“关键的问题还没有解决，我们不能起内讧。”现场一位家属喊道。

在丽都饭店的宴会厅，总有家属会抱头痛哭，此时会有别的家属走过去，轻轻地拍拍哭泣者的肩膀：“没事的，他们会没事的。”

家属们组建了一个有375个人的微信群，名字是“MH370家属祈福群”，每隔几分钟就会蹦出几条信息。他们把直播发布会录下来，传给不在现场的家属们；他们分享着好或坏的消息，以及各种失联事件的分

析帖子。

“要冷静、坚强。”家属们见面时常用这句话彼此打气。

从13日开始，每次马航发布会上，只要有家属提问，现场总会有家属“嘘”一声，提醒大家保持安静。为了让提问更有效率，12日，家属们在群里商讨着，把问题集中给一个人。每天晚上，经过一天漫长的等待后，回到宾馆的家属们，在群里相互安慰着。直到凌晨一两点，群里的信息渐渐稀疏。

总会有人发出最后一条信息提醒：早点休息吧，明天才有力气继续等。

对于乘客家属的表现，一位服务于乘客家属的志愿者从另一个角度描写了乘客家属的状况。

她写道，飞机上的乘客杳无音讯已达11天，家属们每天都很煎熬，情绪很难控制。她自己是国家二级心理咨询师：“我作为专业人士，每天都要不停地对自己进行心理干预，都快崩溃了，何况这些苦等的可怜家属！”

为了安慰家属并做好联络和解释工作，北京市政府也是煞费苦心。

有记者从北京市相关部门了解到，失联乘客家属所属的26个省份已经建立了联席工作会议机制，协助安抚家属情绪，帮助家属做好与马航方面的沟通工作。

到昨天上午为止，来自河北、天津、江苏等26个省市的相关负责人赶到丽都饭店，共同沟通马航客机失联乘客的联席服务工作机制。

目前，各相关省市都已经成立在京乘客家属安抚工作组，建立畅通的沟通联络渠道。下一步，各工作组将及时传达搜救最新信息，同时建

立"一对一"安抚工作机制，收集梳理家属的各种诉求，及时和马航方面沟通。考虑到马航客机失联已经11天，工作组还将组织专业人员对家属开展针对性的心理疏导、安抚劝说工作，确保家属情绪稳定；与此同时，组织懂法律、有经验的专业人士帮助家属解决迫切问题，根据家属实际需要，协调马航做好食宿、订票和出行等服务保障。

现在最大的问题是谣言满天飞。

今天，中国驻马来西亚大使馆召开了新闻发布会，中国驻马来西亚大使黄惠康全面通报了中方的工作进展。黄惠康表示，中方基本排除中国乘客涉恐嫌疑。"3月8日以来，我们都在调查乘客背景，这也是一直以来的应急指挥工作重点，特别是最新的诸多证据都显示造成这次事件有人为因素。"MH370航班上有154名中国籍乘客，包括1名香港乘客、1名台湾乘客和1名新疆乘客。黄惠康表示，经调查，没有发现任何中国乘客可能参加破坏行动或恐怖行动的证据。其中，新疆籍乘客系维吾尔族，黄惠康特别说明，经过多日的调查，没有发现任何怀疑他有对航班不利的证据。

黄惠康表示，根据马来西亚总理纳吉布提出的请求，中国政府将在第二阶段调整搜救方向，目前暂停了南中国海的搜救，9艘舰船待命，将开赴新的搜救地区，同时将会调动卫星和雷达等资源，加强中国所在北部走廊的搜救行动，包括在中国陆地部分的搜寻。

"加强搜救力量需要组织国际大合作，中国政府已经明确表示在第一阶段之后力度不减。"黄惠康说，北部走廊范围很大，涉及数个国家，这个区域中有大片在中国境内，中方承诺与马方分享搜寻结果。"这两个区域孰轻孰重，是现在的焦点和难点，难以断定哪个区域的可能性更大。一旦可以排除一个，将集中力量去另一个区域。"黄惠康说。

黄惠康称，目前中国方面加强了在技术领域的投入和合作，增派了

雷达和事故调查方面的专家。由于涉及刑事调查，中国公安的工作组专家也在此工作，但刑事调查和事件原因的调查不宜大张旗鼓地宣布。

黄惠康说，目前搜救行动进入了第二阶段，需要拥有相关雷达资料和卫星信息的国家协助才能确切找到飞机可能失联的最后区域。由于国际海事卫星组织下属的公司是英国公司，而且他们在最后的时刻提供了关键证据，使飞机曾有折返的现象得到了“科学层面的确认”，所以英国专家参与到了救援之中。

黄惠康表示，中方应急小组已经进入马方应急处理中心展开工作。“8日当天，我本人就应邀参加了第一次马方政府内部的应急联席会议和马来西亚总理纳吉布召开的信息会，得到的信息与纳吉布同步同量。”黄惠康说，使馆人员全天候与马方一同工作，得到的信息及时准确，基本同步。黄惠康强调指出：“现在的信息并不缺乏，但面临的问题是信息的混乱。各种猜测和谣言满天飞，给人无所适从的感觉。”

黄惠康表示，一方面是因为此次失联事件在人类民用航空史上十分罕见，另一方面则是马方政府在应对上能力和经验有所不足，但马方从一开始就在全力应对，黄惠康因此希望媒体能够给予马方客观的评估。

针对17日有媒体报道称中方家属在马受限制，黄惠康表示，中国家属在马的处境较为平稳，“中国家属仍有信心和希望，各方都在尽全力搜救，不放弃一线希望，但同时也要做最坏的打算”。

黄惠康强调指出，目前调查的焦点还是机组成员。因为本次飞机失联事件具有很多人为因素，很可能是由一个人或多个人非法操作，包括改变飞行方向和切断飞机与地面控制台和雷达、卫星通信等，这说明操作者具有很强的专业技能。

应该说，中国驻马来西亚黄大使的讲话，还是实事求是的，他当时所能掌握到的信息，仅此而已。最大的问题，还是在于中国各个部门依

旧受困于信息孤岛。

美国海军不会奔向哈萨克斯坦！

就在中国受困于信息孤岛，使得搜寻方向一错再错之际，《纽约时报》最新发表的报道却挑明了西方世界在信息方面的先知先觉。《纽约时报》的匿名消息源表示，基于已经知道的飞行轨迹，调查人员强烈认为，南部走廊是更可能的飞行路径，“美国海军不会奔向哈萨克斯坦”！该报在发表的署名文章中指出，美国官方的多名“分析人士”都认为，两条走廊中，飞机选择南部走廊的可能性更大一些。

《纽约时报》的文章实际是安邦咨询分析结论的一种证明，它进一步排除了飞机的卫星信号存在于北部弧线的可能性。文章分析道，如果是在可能路径之一的北部走廊，飞机不仅需要通过或者接近一些“世界上最不稳定的、叛乱分子盘踞的国家，也会经过一些高度军事化的、拥有强大空中防御网络的地区，其中部分空中防御网络是由美国军队在负责”。

这条弧线离伊朗北部很近，会经过阿富汗和巴基斯坦北部、印度北部、喜马拉雅山和缅甸。在这条弧线上飞行的飞机，将不得不穿越巴基斯坦和印度的空中防御网络，而两者的交界上空则是高度军事化的；飞机还要飞经阿富汗，美国和北约在那里都有经营了十多年的防空网络。

此外，这条路径附近还有几个空军基地，包括阿富汗的巴格拉姆机场，美国空军第445空中远征连队就驻扎在那儿；还有一个印度的大型空军基地：欣登空军基地。

所以飞机更大的可能性是另一条路径，即向南飞向印度洋。而西方媒体界的敏感人士也注意到，英国媒体也援引“分析人士”的话称，飞机不可能飞经印度上空，因为印度的防空和雷达监测能力都很强，如果飞机飞经其领空的话，肯定会被发现并被拦截。而向南的话，则是茫茫大

海，军事雷达的监控力度要小很多。

向南的路径，从印度尼西亚一直延伸到南印度洋。这是大片开阔的海域，之间岛屿寥寥。如果飞机飞向这条路径，它可能会飞经澳大利亚的科科斯（基林）群岛附近。这些偏僻的小岛人烟稀少，人口总计千人左右，还有一个小型的飞机场，路线的最东面则是西澳大利亚州。媒体报道在结尾部分写道：印度洋是世界上第三大洋，平均海水深度超过3600米。

事情的演变，终于开始再度翻盘。

---

1. CNN的这个报道比较混乱，作者没有搞清楚通信寻址与报告系统发出的信号来源是不同的。应答器可以经由通信寻址与报告系统发出信号，发动机的信号也可以经由通信寻址与报告系统发出。
2. 实际是由于空客飞机的空速管问题，飞机超过最高速而坠毁。

第十二天，2014年3月19日

MH370航班从3月8日失联开始，迄今已经有12天的时间了。就是在今天，美国和澳大利亚根据自己的情报分析，甩开世界各国，启动了自顾自的搜寻行动。

这不是耸人听闻或是戏剧化的故事情节，这是真实的行动。由于马来西亚的情报分析滞后，同时中国受到马来西亚强烈的信息牵制，虽然有大批情报和搜救专家在马来西亚工作，但遗憾的是，始终无法提供有价值的信息判断，这导致中国参与的由马来西亚主导的搜救行动，出现严重的方向错误，耽误了大量的时间。而美国和澳大利亚由于情报判断方面的优势，从19日开始根据自己的情报分析，自行在印度洋南部海域启动了大规模的搜救行动。

实际上，美国和澳大利亚是从3月17日就开始调动兵力部署的。就是在这一天，4架澳大利亚先进的P-3c猎户座海上巡逻机飞抵澳大利亚西南部的海岸城市珀斯，准备对澳大利亚西海岸的印度洋海域展开大规模的搜寻。同时，至少一架美国的巡逻机也部署到了澳大利亚，加入搜寻行动，这架飞机是美军最先进的P-8a海神反潜巡逻机，它将从珀斯起飞，向西搜寻1000英里半径的海域。颇有讽刺意味的是，P-8a也是波音公司生产的，实际上就是一架经过改装的波音737飞机，用来代替服役很多年的P-3c。

澳大利亚当局此前曾主动向马来西亚表示，愿意参加搜救但未获邀请。3月17日马来西亚表态要求澳大利亚搜寻印度洋南部海域。此后一天，18日，澳大利亚方面就已经开始了在印度洋近60万平方千米范围的搜索。澳大利亚的高级官员表示，这样的搜索犹如“大海捞针”，因为印

度洋有强烈的洋流运动和大面积的公海，这会导致搜寻工作十分艰难。

如果将澳大利亚的行动与马来西亚进行比较的话，我很快就发现，虽然同样没有遭遇过大型客机失联这样的事情和经验，但澳大利亚的表现，明显要专业得多。而所谓“专业”的意思，就是必须要建立在信息分析的基础之上，要有证据，有逻辑，懂得驾驭信息，让信息为我所用，能够自信地做出有条不紊的行动计划。

澳大利亚方面从一开始的时候，就表现出这样的行动素质。

首先，他们释放信息，提醒马来西亚注意印度洋南部海域的搜寻工作；其次，他们根据自己的情报分析提前采取了部署，协调了美国等搜救力量，并将有关进展作为信息公布，为合作与协调创造了前提和基础；再次，他们并没有拍胸脯、讲大话、盲目追求“高大上”的国家形象，而是在搜寻行动开始之前，就先放出信息，告知世界，这里是印度洋，搜寻将是非常困难的；最后，也是最重要的，在行动中居于核心地位的是专家，而不是官员。[注]

此外，搜寻的兵力部署和安排，澳大利亚的表现也很有效率。中越马等各国在太平洋的搜寻工作旷日持久，拖住了大量的舰队和飞机，但毫无所获。而澳大利亚和美国投入的海上和空中搜救力量规模要小得多，但搜寻方向非常明确，投入的技术装备针对性强，这就使得搜寻效率要高很多。至于南印度洋的搜寻结果如何，还要看今后印度洋的环境条件和搜寻进度，这是另外一回事了。

对于在印度洋南部的搜寻行动，让我深感遗憾的，还有信息竞赛上的输赢。从美、澳调动兵力开始计算，他们的行动仅仅比我得出分析模型的结果，晚了6天时间。这表明，美国的情报机构中还是有精英分析专家存在的，他们的政府体制更是有效地支持了他们的工作[注]，最终他们没有等待所谓“科学层面的证明”及其解释，而是很自信地根据情报分析采取了行动[注]，从而在客观上赢得了这场信息竞赛的胜利[注]。

信息是成败的分水岭，这一次再度得到了验证和体现。

澳大利亚，一个熟悉又令人陌生的名字。

中国人熟悉澳大利亚大多是因为自然奇景大堡礁以及人口众多、热闹非凡的悉尼，这些地方都在澳大利亚的东海岸，那里是澳大利亚的中心地带，云集了大部分人口，是澳大利亚经济最发达的地区，也是旅游胜地。而真实的澳大利亚，要比游客看到的复杂得多。它的历史，它的地理，它的人文，都非常具有特色，并且经常不为外人所知。

澳大利亚，全称为澳大利亚联邦，是一个传统意义上的发达国家。1788年至1900年，曾是英国的殖民地。澳大利亚一词，意即“南方大陆”，欧洲人在17世纪初叶发现这块大陆时，误以为这是一块直通南极的陆地，故取名“澳大利亚”。1927年，澳大利亚首都迁往堪培拉。1931年，英国议会通过《威斯敏斯特法案》，使澳大利亚获得内政外交的独立自主权，成为英联邦中的一个独立国家。

19世纪50年代，在澳大利亚的新南威尔士和维多利亚两州发现了金矿。于是大批来自欧洲、美洲和中国的淘金者蜂拥而至。澳大利亚人口从1850年的40万人激增至1860年的110万人。其后许多重要的金矿被逐一发现，并同时发现了大量其他矿藏，这种矿藏的大发现，推动了澳大利亚的迅速致富，奠定了它的发展基础。

澳大利亚全国人口只有2172万人，靠近MH370失联航班疑似坠落地点的西澳大利亚州，面积为252.55万平方千米，占澳大利亚总面积的三分之一，是澳大利亚联邦最大的州。它位于澳大利亚大陆的西部，濒临印度洋，但内陆有三大沙漠区，人口不到全澳总人口的10%，而且绝大部分集中在首府珀斯。珀斯的人口每平方千米有100人以上，一出珀斯，周边人口立即下降到每平方千米10人，离开了珀斯，人口每平方千米只有约1人。尤其是在南纬30°以上，当地人口极为稀少，基本就是广袤的无人区了。很不幸的是，这次MH370失联航班的疑似坠落地点，可

能性最大的就是澳大利亚无人区对开的辽阔印度洋。

这一大片无人区的形成，与澳大利亚的地理条件紧密相关。澳大利亚是全球最为干燥的大陆，饮用水主要是自然降水，并依赖大坝蓄水供水。澳大利亚政府严禁使用地下水，因为地下水资源一旦开采，很难恢复。澳大利亚的西部，其实是一大片沙漠，它们是大沙沙漠、吉布森沙漠和维多利亚大沙漠。这里到处都是沙垄和沙丘，沙垄方向与盛行风向一致，连绵的沙垄可长达数十千米，高20至30米。沙漠周围分布有山脉和高原，自然条件十分严酷。

根据安邦咨询掌握的信息，我注意到澳大利亚的雷达分布在西海岸极为稀少。这是因为澳大利亚在中部拥有大分水岭的天然阻隔，广袤的沙漠几乎无人可以通过，正是因为这些天然屏障的存在，使得澳大利亚的设防重点是在东部沿海，西部更多的是依赖美国在印度洋的战略防御体系来作为屏障。作为战略研究人员，我根据图片研究发现，几乎在整个澳大利亚西海岸，只有珀斯周围部署有两部雷达，而且雷达的覆盖范围相当有限，其他的地方均为雷达盲区。这样一来，即便是MH370飞向这里，也很难被雷达捕获到信号，从而让世界了解其行踪。

严酷的沙漠，诡异的印度洋，这一切都为MH370的搜寻，平添了更多的未知数。

新闻与信息的区别。

新闻记者都是人，信息分析专家也是人，是人就有眼睛，但新闻眼和信息眼是很不相同的。凤凰卫视的闾丘露薇从记者开始做起，现在已经是采访总监了。她的观察就很有特色，同样是在马来西亚东奔西走，她所看所想，就与其他记者的观察有所不同。

她在马来西亚的回忆中采用了比较的手法写道，有朋友最近刚刚在吉隆坡投资一家公司，每个月总要到吉隆坡几天。他甚至在吉隆坡买了

房子，因为和香港地区相比，当地的楼价和居住环境太吸引人。每次他讲起马来西亚，都夸奖它是一个非常适宜居住的地方。

只是我的另一个朋友，一个土生土长的马来西亚人，却选择了离开，迁居香港。当她听到记者们被偷窃的消息后给我留言："你终于明白，我们马来西亚人是生活在怎样的恐惧中了吧？"

偷窃抢劫成为常态，成为人们生活中的一大恐惧，作为一个外人，思来想去，肯定是政府有问题——不作为或缺乏能力、无法作为。

就在马航失联的第二个星期，一张照片在马来西亚社交媒体上热传，网友拍到总理纳吉布和家人在逛商场。日本的同事感叹，这在日本是不可想象的事；大雪天，安倍因为外出吃了顿饭，就被民众和媒体大肆批评。

除了政治人物本身应有的敏感度，特别是在特殊时期，看到马来西亚网民的愤怒，我会觉得这显然是民众对政府一直不满。这种不满肯定不仅仅因为处理马航事件的表现，而一定是积累了很长时间。

查到一组数据，有学者经过研究后指出，马来西亚最富有的 10% 阶层，拥有四成的全国总财富；最贫穷的 20%，拥有少于 0.2% 的财富。而最富有的 20% 的人，拥有 57% 的财富；最低层的 40% 的家庭，只拥有低于 7% 的财富。

造成这个情况的一个通常原因是贪污。根据 2013 年全球贪污指数报告，马来西亚全球排名第 53 位，虽然比不上邻国的新加坡，但排在中国、泰国等亚洲国家前面。尽管如此，纳吉布的弟弟两年前在接受英国《金融时报》采访时曾经表示，要让马来西亚走出目前的经济僵局，首要解决的问题就是打击贪污。

不过，意识到问题的所在，并不意味着问题一定能够得到解决。

……

从思考的深度上可见，闾丘露薇的观察已经相当富有深度和广度，她的思考具有一定的穿透力，由点及面，由表及里，远比一般记者的故事要更引人关注，让人不由得要在心里反复掂量。这就是一个好的新闻眼，目力所及的视野非常宽广。当然，信息分析专家的视野，要比新闻观察更为广泛、更为深入，而尤为重要的是，还更为具有技术内涵，这就是专业不同所造成的差异。

很多人以为新闻就是信息，信息就是新闻。其实两者还是有不同的，虽然新闻可以是信息，信息可以是新闻，但新闻和信息有各自的体系差异，本身就是两种不同体系的产出品，因此含金量也有巨大的差异。故事也许能够让你兴奋，但毕竟不会具有经济价值和财富价值，否则记者不就都变成李嘉诚了？[注]此外，服务对象和追求目标也不同，信息更多的是服务于特定的群体，而新闻则是服务于大众。信息服务的根本目的是创造价值，创造财富，所以一定要经过抽象处理，网络时代，一味地粘贴和摘要，那就完全不是信息了；而新闻的追求则在于可读性，在于大众娱乐，否则服务大众也就无从谈起了。所以，新闻和信息之间，虽有共同之处，但却是两个属性不同的界别。

我曾经与新华社的一位高层部门总编讨论过新闻与信息的差别，他指出，现在中国的新闻界也在向信息的领域发展，很多新闻单位都配备了强大的数据库系统。这位总编是一位老新闻人，见多识广，见惯了大阵仗和各界大人物，并不是那种可以轻易说服的人。他们的眼神和态度会说话，虽然不会与你直面冲撞，但要传递个人立场绝对不是个问题。对于这样的老新闻人，我的回答是，你们是有了数据库系统的新闻媒体，我们是有了新闻媒体的数据库系统，这就是我们两者之间的根本区别。医生看病用的听诊器和心电图，都不是医生制造的，这些设备的生产厂家拥有更多的设备和技术，但他们永远不是医生，代替不了医生为病人看病。同样的道理，新闻和信息的界别差异，也不会因为一些数据

库系统就能混为一谈了。

当然，虽然存在着行业差别，但我们对新闻记者一向是尊重的，因为他们本来就属于我们的伙伴行业。

中国记者们在马来西亚期间都付出了艰苦的努力，很多人尤其是乘客家属们对记者的怒气非常不可思议。没有这些记者的努力，没有他们的辛勤工作，整个世界都无从了解MH370的失联，事件就会边缘化，乘客家属们就会处于叫天天不应、叫地地不灵的孤单处境，根本不会有人响应他们的困境，关心他们的情绪。所以，乘客家属的怒气，实际也是整个社会信息文明程度的反映，属于信息伦理的问题，而非记者们的问题。中国的事情总是这样，一旦发现什么人或是什么东西具有价值，对他们的要求，就相当于是对上帝的要求。希望要什么就有什么，予求予取，一切以自我为中心，这是不可能的，也是不现实的。

因为，记者也是人，也会犯错。

在马来西亚，有记者回忆采访MH370失联过程中的艰辛。他写道：

关于马航的每一条消息都牵动着全国人民的心，而我们看到的这每一条消息都是由中国记者在前方第一时间给大家传递回来的。随着事件不断的发展，各路祖国媒体也都是在很大的压力下，想尽办法要将第一现场的新闻带给大家。所以，我也找了些时间对他们进行了一次采访，让他们谈谈对马航事件的想法，以及在这次国际事件大采访中的感受。

他继续写道，就在我刚刚探访完家属安置酒店后，碰到了两位来自中国台湾的记者，随和便是第一印象。台湾中天电视台的陆记者说："来到马来西亚后，每天专顾拼抢新闻了。"这位陆记者在签证以及天气环境上有着自然的优势。而且对于新闻竞争严重的中国台湾地区，像这样的新闻大战自然对他们来说应算是家常便饭。

可是这次的报道对他们来说，更多的是无米可炊。来自官方的信息价值相对来说较小，没有更多的实质内容可以报道。而后方编辑又急于得到好的新闻，实在让陆记者以及她的摄影头疼。

而且还有一个我们很难体会到的困难，那就是信息的回传。由于新闻竞争的激烈，台湾地区的电视媒体都是拍完就发。视频文件自然很大。所以陆记者的摄影师，除了每天要扛着摄影机，更要背着一个沉重的背包，里面就是通过无线网卡（多张）进行视频传送的设备。

央视驻雅加达的窦记者，对我说的第一句话就是：啊，你们继续说，我先躺会儿。只见我们几名中国记者在交流新闻内容时，窦记者已经疲惫地躺在了三张椅子拼成的小床上，准备小憩一会儿。

而窦记者对我说得最多的一句话是：哈喽，小小熊！而我就会问她今天怎么样？只不过聊不过两句她就会对我说：不行，我一会儿还要有一个连线，只见她低下头继续在一个不大的小本上，写着连线的新闻串词。

她告诉我，有一天她做了10个连线、3个新闻发布会、1条新闻成片。这对他们亚太的驻站记者来说，是比较大的负荷。

在新闻的内容上，窦记者告诉我，作为国家的权威电视媒体，把关上也是很严格的，毕竟不是什么消息都能立即发出的。但一方面家里（央视）需要消息，但我们又不能随便发消息，所以对他们来说这是很大的困难。

在《新京报》国际部工作的韩记者，说自己这是第一次跑突发。而给他第一个感受就是累！主要是因为时间耽误在签证办理上，所以他们在路上就要更加节省时间。

为了能够最快赶到马来西亚，他们选择了夜航飞机，而挤在狭小的

机舱内，要度过一个夜晚，对于身材不算苗条的韩记者，真的是受很多罪。

当我第一次在吉隆坡机场见到他的时候，他刚下飞机，我问他来了以后干什么了，他迷离着双眼跟我说知道有工作组可能到马来西亚，所以下了飞机从出口走出，就在出口一直守着，不敢订酒店，生怕遗漏掉什么。

在我们看来，韩记者有着非常好的采访优势，那就是英语非常好。可当我问到他时，他却笑着说，马来西亚官方发言人的英语带着浓重的口音，他也很难听懂，只有当地的记者才有很大的优势，这一点是他最苦恼的。本以为可以随听随发，没想到语言也成了这名跑国际的记者的障碍。

几天来的奔波，我和这些记者朋友们打成了一片，在他们身上，我看到了执着和顽强。我们都有一个共同的愿望，就是给我们的读者带来最新的消息，揭开马航失联飞机谜底，给机上家属和所有关注这件事的同胞们一个完整的交代。

与记者采访活动相比，信息分析人员也是很累的，只是他们的累，除了同样的体力上的累，更多的是心累。信息分析人员要持续地跟踪形势的发展，不停地阅读大量的信息，随时随地做着信息辨识，不停地打电话，不停地调阅资料和比对资料。这其中的工作量是很大的，尤其是天长日久，一天24小时地做下去，这种累法，也是很难为外人所了解。所以，我常说的一句话就是，从事信息分析的研究工作，不是选择了一种职业，而是选择了一种生活方式。

当年为了建立一个城市理想模型，确定中国城市最适宜的人口规模，我从土耳其的伊斯坦布尔到秘鲁的库斯科，从墨西哥尤卡坦到埃及的开罗，从尼泊尔博卡拉到丹麦的哥本哈根，仅仅是阿根廷首都布宜诺斯艾利斯和巴西的里约热内卢就去了三趟，全世界暴走过不知多少城市

和地方。在城市中，建筑师们在这些地方拍摄建筑物，我却盯着城市的街道、广场、集市和行人，研究他们的生活方式，再通过生活方式，研究他们的城市产业和城市经济规模。

回到国内，还有几百篇的论文要看，还有大量的研究报告要阅读，还有大量的跨界专家要拜访和新闻报道要采集和评估，只有做到了这些，吸收了这些信息能量，才能让理想城市的规模大小，从数学家的数字游戏殿堂，从非现实的数学模型，搬到人们的现实城市生活中来，最后才能确定中国的理想城市的规模大小。

信息分析就是这样，过滤信息只是一个高度概括性的简单解释，实际真要做到可靠而有效的信息辨识，在成果与结论的后面，所需要的工夫和投入非同小可。以MH370飞机失联后的信息追踪来看，同样工作量极大。日复一日，很多信息隐藏在不起眼的角落，随时可能沉没；很多似是而非的信息，你要前后对比，不能人云亦云。隐藏在茫茫信息沙海中的细微黄金颗粒，需要的是掘金人的耐心筛选，这是一种极度考验耐心的工作，同时还需要武术大师那样的功力。

好在从第十一天开始，卫星图片已经越来越多地被披露，这为我的分析和定位区域提供不小的方便。我研究了很多组的卫星图片，基本可以再次确定，源自分析模型的预测是没有错误的！这就犹如抽象模式中的数学模型一样，你要不断地代入各种数据去检测模型的可靠性。如果没有发现异常，则可以相信数学模型的正确性。与常见的数学模型相比，信息分析中构建的结构模型代入检验的是大量的信息证据。只要能够进行有效解释，模型能够应对来自四面八方信息的各种挑战和测试，就表明分析模型的逻辑框架是可靠的。在这方面，图片信息帮了我的大忙。

与新闻记者相比，信息分析的图片研究就是一种技术活儿，需要一定的知识积累和辨识技巧。普通的新闻记者大多是没能力做这种工作的，类似这种富有技术含量的工作，还需要很多的调研技巧，这些应该

都是信息与新闻的区别。说到底，信息分析追根寻源，直奔丛林中的猎物而去；新闻则是兜兜转转，讲究情节和故事，但两者要做好都不容易。

这次的MH370失联，就是一次严峻的考验。

从今天开始，全球新闻界被政府行动甩到了后面。

世界上最奇妙的关系之一，就是新闻界与政府的关系。翻开美国总统的回忆录，几乎每一位总统都有与新闻界的故事和怨言。

20世纪30年代，罗斯福总统不允许记者有任何形式的冒犯，如果哪个记者把他惹恼了，轻者严厉训斥，重者惩罚不怠，只是手段极其巧妙、隐蔽。罗斯福还发明了一种纸帽子，如果对他们提出的问题不满意，就会给他们戴上高高的纸帽示众："戴上你的傻瓜纸帽，站到墙角去！" 1960年，在美国受好评最多的肯尼迪总统也曾直言不讳地对记者说："你们的文章我读得越多，越不喜欢。"

到了尼克松当总统的时代，事情已经发展到了极端的程度。1968年，尼克松进入白宫不久就拟定了一个记者黑名单，把报刊分为友好、中立或不友好三类，与不友好的记者为敌，几乎废止了记者招待会，尼克松创造了一年只开7次新闻发布会的纪录。

里根入主白宫，意识到了媒体的价值与记者的权利。他不像尼克松那样压制媒体，记者们也为里根的幽默和机智所迷倒。虽然如此，里根对新闻界的愤怒也丝毫不弱。《华盛顿邮报》记者坎农曾是里根的老朋友，当里根认为这位记者的文章对他有些不敬，就下令说："在白宫内，谁也不准跟坎农说'早上好'。"

2000年美国总统大选前小布什在波士顿接受电视采访，记者安迪•希勒突然问道："您能说出俄罗斯车臣共和国总统是谁吗？"小布什有点

为难地回答："不知道。"记者又问："您能说出巴基斯坦掌权的那位将军的名字吗？"小布什立即反问："那么你能说出墨西哥外长的名字吗？"记者漫不经心地答道："我不知道！我不想参加总统竞选，所以没有必要知道。"小布什反击道："作为一个知名记者，你不知道墨西哥外长，也是不合格的。"此言一出，这位记者无法再纠缠了。

作为赫斯特报业的专栏作家海伦•托马斯先后经历了肯尼迪、约翰逊、尼克松、福特、卡特、里根、老布什、克林顿、小布什、奥巴马10任总统，据说这个女人走近时，总统们就会发抖。"她有刀子似的舌头和利剑般的智慧。"《华盛顿邮报》这样评价她。海伦自己则说："他们全都不喜欢我们。从来没有总统喜欢记者的。如果你想受欢迎，就不要干这行。"

故事会讲话，能够唤醒人们隐藏在心中的态度和立场。

这就是新闻界的厉害之处。

不过，一般来说，在多数时候，政府所拥有的资源要远远多过新闻界。新闻界能有什么？记者不过一个脑袋、一双眼睛、一支笔而已。政府拥有的资源则犹如潘多拉的盒子，要什么有什么，想放出什么信息，就放出什么信息。所以，大多数时候，新闻界的记者就像猎狗一样，总是在追踪政府释放出来的信息，因而也总是被政府牵着鼻子走。

根据我常年对社会经济的观察，我发现这次的MH370失联事件，是一次罕见的、可以被载入史册的、经典的社会信息运动。在MH370失联的过程中，政府所拥有的信息资源严重不足，无论是中国政府、马来西亚政府，或是西方政府，都仅仅是了解和控制了一部分信息，因而政府就要被迫去自己追踪各种信息。这样一来，新闻界的优势就显现出来了，出现了新闻界少有的牵着政府走的奇观。而政府部门在这个信息运动过程中，显得非常被动，总是不情愿地跟着新闻报道走，不断疲于应付最新出现的各种谣言，虽然怨声载道，但也无可奈何。政府对信息环

境的不适应，形于表里，彰显于内外。

为什么会这样呢？

原因在于，政府部门早已经习惯于自己的信息优势，在他们看来，这些信息资源原本就是权力的核心组成部分，属于自己天然拥有的、可支配的资源。一旦当政府发现自己潘多拉盒子里的信息不够，或是信息虽多但毫无用处，要靠自己去追寻信息的时候，政府弱势的一面就充分显现了出来，有时甚至表现得很狼狈，反而不如早已习惯于常年信息追踪的“那帮猎狗”。

如果我们认为，整个MH370失联过程是一次典型的信息运动，从开始到结束，起伏不定，始终在不停地变化，那么新闻界在信息运动过程中的领先优势就是从今天开始逆转的。

由于新闻界普遍缺乏信息分析的支持，而政府部门毕竟拥有比较优秀的信息分析力量，尤其是西方政府，不但在体制上比较适应信息环境，而且信息分析的力量也比较强大，因而在两周后终于渐渐扭转了不利的局面。而新闻界则犯下了方向性的错误，将自己依旧锁定在原有信息的轨道之上，依旧看重的是劫持和恐怖袭击等问题。

此后全球新闻界的兴趣点和相关报道，明白无误地证明了这个过程。他们的报道越来越苍白，故事也越来越平淡，无非就是那些半是杜撰、半是猜疑的离奇情节，有价值的、可以当作信息的新闻不是没有，但却明显越来越少。

今天，《纽约时报》援引美国高级官员的话报道，马来西亚航空公司MH370次航班首次偏离航向可能由人为通过在驾驶室内的电脑系统实施，进一步加深了调查人员对航班偏离航线是由人为所致的观点，同时也增加了航班机长和副驾驶身上的嫌疑。但问题是，马来西亚当局对机长和副驾驶展开的调查，尚未发现可疑之处。那么人为因素究竟是不是

导致失联的唯一解释？

有关的媒体报道指出，空中客车A330型客机机长比尔•帕尔默曾著书撰写关于法航447次航班事实的细节和教训。他回答了这个问题，根据现阶段公开的调查信息，故意行为可以解释客机的飞行轨迹，但并不是唯一的解释。

帕尔默在CNN上撰文，就媒体披露的部分信息提出质疑。例如，有消息指客机在失联后的飞行中曾出现高度急剧变化，可能是驾驶员故意操作以便让客舱内的乘客和机组人员失去知觉。帕尔默说，飞行员难以逃脱飞行高度大幅变化的影响。

帕尔默认为，在自动驾驶关闭且无人操控的情况下，客机上的相关系统为了保持原有航速可能出现飞行高度的急剧变化以及线路的大幅度改变。即使自动驾驶关闭，777型客机依然能够持续飞行多个小时。

机组是不是靠长途低空飞行来躲避雷达？媒体的报道也出现了争议，因为他们采访的专家对此问题也存在不同意见。

FBI的情报官员杰弗里•贝蒂认为，故意使马航客机转向者可能事先规划好路线，以躲避雷达探测。在他看来，一名经验丰富的驾驶员有能力察觉所有已知的雷达部署地点，确认雷达盲区。“美国去巴基斯坦抓奥萨马•本•拉登的时候就做了这样的事情。”

不过，数名接受CNN采访的专家却认为，难以长时间驾驶一架大型客机低空飞行。“这是一架空中的客车。我觉得，让这种东西处在雷达的探测范围外的难度超出想象。”美国中央情报局前官员巴克•塞克斯顿说。

中国媒体的报道也是充满着争论，很多媒体的报道依旧集中于机长家中的飞行模拟器，那么机长在家中放飞行模拟器到底有何用途？

中国空军的前飞行员茂森林认为，这方面很有文章。因为美国媒体报道，MH370曾做出战术规避动作，大幅度爬升、下降，这些飞行动作都要事先在飞行模拟器上模拟飞行，否则不可能在整个过程中有一系列的表现。

他强调，综合目前的信息，这些大的飞行动作估计主要是为了对付反抗的乘客及机组人员。设身处地想一想，当他们发现飞机不是飞往北京时，肯定有人出来反抗。还有12个机组人员，他们中顶多有两三个人在驾驶舱，其他人也有负责机上安全保卫的。为了对付这些人员的反抗，飞行员驾驶飞机让其高度大幅变化，可以使机上其他人员呕吐、难受、发晕，但飞行员自己有心理准备，身体素质好，高度的大幅度变化对其不会造成太大影响。在他的飞行经历中，也经常遇到这种情况。

中国央视的报道，则聚焦于“独狼”式的恐怖袭击。

据央视报道，马方在昨天下午的新闻发布会上称，最后公布的飞机上和地面塔台的通话：“好的，晚安。”这个听起来相对镇定的通话来自于飞机副驾驶。在这次通话之前，飞机上的通信寻址系统被人为关闭。

军事专家杜文龙在接受媒体采访时表示，这个细节可能会指向某种极端。他称飞机起飞过程中，机长和副驾驶的分工可能会不同，如果这个时段，副驾驶的主要工作是对地联络，他很平静地讲出这句话无可厚非，因为这是他的职责所在。但如果副驾驶是在关闭或已知道通信寻址与报告系统被关闭的情况下，再平静地讲出这句话，说明这里面的问题就比较大，至少有一意孤行的可能性。

杜文龙强调，马方称，该飞机没有接近任何地面的重要目标，“九一一模式”就被排除；到昨天为止也没有接到赎金等方面的要求，说明这种模式也不存在。如果副驾驶在明知通信寻址与报告系统被关闭之后，仍平静地与地面联络，有可能和现在北欧出现的所谓“独狼”式的恐怖袭击产生某种联系，其行动只对自己负责，不提任何条件，没有任何

政治上及经济上的诉求，这种可能性正在浮出水面。

马来西亚的报章报道说，马来西亚警方在失联马航客机机长家里的飞行模拟器中发现了5个可疑的降落地点。这5个可疑的降落地点分别是美国在印度洋的迪戈加西亚军事基地、马尔代夫的马累国际机场、斯里兰卡的一个机场和印度的两个机场，而且这些机场的跑道足以让波音777客机降落。马来西亚的报道还指出，马方警方的调查人员也不排除客机在没有跑道的地方降落，如海面和高山……

新闻界的报道，显然距离真相愈走愈远。

搜寻还在继续，而我们早已预知的答案正在浮出水面。

今天，参与卫星信号北部弧线走廊搜寻的国家逐渐给出了答案。

老挝。

老挝军方已开始地面搜索，但没有发现。老挝民航局局长亚古阿称，老挝民航局已要求国内民航飞行员在执飞时注意观测飞行区域，如发现任何可疑碎片或踪迹立即报告。

印度。

印度安达曼群岛首府布莱尔港新闻中心官员说，印度正在考虑向马来西亚提供卫星和雷达信息来证明的确没有发现MH370失联客机。这位官员当天说，印度海空军对失联马航客机的搜寻工作16日以来就已经处于暂停状态，目前还没有接到重新恢复搜寻的指示。

阿联酋。

没有发现MH370失联客机，但阿联酋武装部队最高司令部宣布，阿联酋武装部队目前正在参与搜寻行动。阿联酋国家通讯社当天援引阿联

酋武装部队人士的话说，阿联酋军方已经派出两架飞机参与搜寻工作，搜寻区域南至印度洋深处和澳大利亚，北至南亚和中亚地区。

马尔代夫。

空军没有发现MH370目标。

缅甸。

没有发现。

中国、越南、哈萨克斯坦、巴基斯坦、俄罗斯、乌克兰。

没有发现。

……

我注意到，今天有几个比较有价值的信息：

第一个信息是有关新闻界的。从马航MH370班机失联至今，由于全球民众的热切关注，国际媒体的收获颇丰。为新闻媒体创下高收视以及很高的网站流量。

在美国，靠着观众对马航MH370失联的关注，CNN的收视率出现前所未有的三级跳，黄金时段的收视率比今年平均时候高出了68%，吸引了大批的年轻观众。BBC网站上周最热门的20条新闻中，就有17条与马航MH370的失联相关，为此BBC网站也创下了2011年“3•11日本大地震”以来的最高流量。互联网的推特公司则宣布，在MH370飞机失联后不久，马航MH370相关的推文一度有近百万条，到了上周，每天的推文数量也继续维持在20万至40万条。

美国国家广播公司（NBC）的航空新闻记者海格（Robert Hager）评价说：“这是个很可怕却又令人入迷的新闻。”海格说，他想不起来以

前有任何失联飞机的线索如此少，并会被认为可能要好几年才能找出失联真相的事情。但正是因为能够被确定的消息太少，目前各家媒体开始用各种“手法”来填补新闻空当，如CNN就以飞行模拟器，手持模型飞机造势，借助大谈超自然现象等来制造新闻。

当然，全球新闻界中总有另类。如半岛电视台（Al-Jazeera）英文台的执行制作本•瑞纳（Ben Rayner）就表示，他们的电视台决定不要像BBC或CNN国际台一样进行大量报道。“填补这些空当的新闻猜测多于事实，我们不想只被收视率牵着鼻子走。”

第二个信息有关马来西亚警方的搜查结果。《今日马来西亚》报道说，在检查失联马航机长扎哈里的飞行模拟器后，调查员发现，有多个或许有助于理清这次飞机失联事件的近期电子档案已遭删除。新加坡的《新海峡时报》网站也在今天证实，马来西亚内政部长阿末扎希今天表示，电脑鉴证专家正在24小时不停地工作，试图救回这些被删除的档案。他补充说，马来西亚警方并没有指控扎哈里做错事，或者要给他的家人施压。相反，只是在执行彻底而透彻的调查。“警方已邀请多名波音777机师、飞行模拟器专家，以及信息科技专家来协助这次的调查。”

第三个信息有关乘客家属。来自马来西亚的消息表示，由于经过超过10天的枯等无果，MH370失联航班的中国乘客家属情绪沸腾，他们今天趁着马来西亚政府举行例行记者会，结队到现场向媒体传达他们的不满。

不过，马来西亚官方显然早有准备。一名公关官员通过麦克风提醒，这个场合只是民航局的记者会，而一队马来西亚警察随即涌入这个位于吉隆坡国际机场Sama-Sama酒店记者会现场，阻挠家属接受媒体的采访，这种做法立即引爆现场的一片混乱和推挤。

法国记者注意到，一位中国籍老妇人高喊：“我已在这里4天了。请帮我找回我的儿子。”有目击者指出，家属当时也拉起布条，上面写

着"无条件释放我们在MH370的所有家人"。

在场的马来西亚警察使用武力将部分家属带离现场，有人被手铐铐了起来。法国记者写道，进入隔壁的媒体秘书处房间时，他们仍在不断哭泣和叫喊，而媒体被禁止进入这一房间。有人高呼，"从中国到这里，我们都不知道飞机到哪里了"；另一人则控诉，"我们从不知道他们去了哪里，完全没有下落"。

显然，中国乘客家属的情绪已经处于崩溃状态。

真正重要的信息经常是在深夜出现，今天也是同样如此。

夜晚的消息透露，中央军委委员、总参谋长房峰辉今天应约与马来西亚武装部队司令祖基费利通电话。房峰辉强调，中国军队将继续派出舰船、飞机和专业力量全力搜救。而在前一天晚上，房峰辉总长还主持召开了总参、海军、空军等多方参加的部署会议，部署下一步的搜寻工作。

中国军队显然强化了指挥和协调力度，这些行动安排很可能与今天美、澳两国最新的搜寻行动变化，以及路透社等全球新闻机构对南印度洋的关注和报道有关。路透社今天的报道援引了马航失联MH370航班调查进展的人员的话说，失联航班最有可能是飞往了南印度洋，并且可能是目前马来西亚政府公布的南部走廊地区的最南端。路透社的这一报道，立即造成了轰动效应，同时也引发了全球新闻界的普遍转载，等于是为下一步各国的搜寻行动再度指明了方向。

1. 澳大利亚也有官员的掺和，但每当这种时刻，就容易露怯，阿博特就是一例，此后澳大利亚变得谨慎多了。
2. 政府对信息分析工作的支持就表现在体制信任上面，常年而不是偶尔的合作关系或是上下级关系，没有道理不给予信任。但部分国家包括中国，往往只是在突发事件中利用信息和信息分析，这是一种特殊情况。
3. 在信息分析界，情报分析属于信息分析在军事层面的应用。这是一个较为特殊的领

域，同时也是历史最为悠久的领域。

4. 中国海军编队是3月20日下午，在澳大利亚发现疑似失联航班物品之时，紧急赶赴南印度洋海域，加入搜寻行动当中。

5. 李嘉诚，十几年来，香港始终排名第一的富豪。

第十三天，2014年3月20日

黄昏时西天挂下一大帘的云母屏，掩住了落日的光潮，将海天一体化成暗蓝色，寂静得如黑衣尼在圣座前默祷。过了一刻，即听得船梢布篷上窸窸窣窣啜泣起来，低压的云夹着迷蒙的雨色，将海线逼得像湖一般窄，沿边的黑影，也辨认不出是山是云，但涕泪的痕迹，却满布在空中水上。

这是近代诗人徐志摩的一篇散文《印度洋上的秋思》中的词句，原文写于1922年。徐以细腻的笔触，描绘了印度洋和它的落日，心境颇与当下纷纷扰扰的形势相契合，令人回味，令人感伤。

马来西亚今天宣称，深海搜索超出其能力范围。

马来西亚政府部门惊人的狭隘视野，经常会闹出一些匪夷所思的事情和表态，现在这种闹剧式的政治把戏还在继续。《华尔街日报》网站报道说，马来西亚政府开始向各国让出马来西亚航空公司MH370航班客机搜索行动的部分控制权。此前某些地区的搜索工作因缺乏指导而陷入停滞。

马来西亚国防部长希沙姆丁表示，马来西亚希望进行深海搜索和监控，但掌握的技术和资源十分有限，而且他们的潜艇能力不足以拖曳定位客机所需的设备。如果飞机残骸沉入印度洋底，则可能比泰坦尼克号残骸的位置更深。

他同时表示，目前大马负责牵头多国协作的搜索行动。马来西亚官员称，他们正努力加强搜索工作的秩序，同时让地处MH370航班客机疑似飞行路线上的各国继续推进搜索工作。马来西亚国防部长希沙姆丁

说，他们已经将两条搜索走廊细分成7个面积为400平方海里的区域。对于在这一大片区域搜索飞机的国家来说，此举可以提升相互协助的能力。

希沙姆丁强调，尽管马来西亚仍负责协调搜索行动，但澳大利亚、印度尼西亚、中国和哈萨克斯坦等国将接过其附近区域搜索行动的领导工作。这两大主要走廊是调查人员估计的找到飞机的最有可能地点，其中一条走廊向南延伸至印度洋，另一条向北延伸至哈萨克斯坦和土库曼斯坦。对于马来西亚此举，一些航空专家颇具讽刺意义地立即对放开搜寻控制权的做法表示了欢迎，一位航空业出版物的航空保安和安全专家表示，“马来西亚终于开始做应该做的事”。

今天，美国总统奥巴马首度在接受美国电视专访时表示，美方将把马航失联客机MH370搜寻工作视为重点，美方已调动一切可用资源协助马方的搜寻工作。这是自从马航MH370客机失联以来，奥巴马总统首度在电视上就有关问题公开表态。

我注意到，奥巴马总统做此表态的时机，非同寻常。

由于信息优势，美国和澳大利亚所代表的西方国家，毫无疑问此时已经掌握了搜救行动的先机。连日来，中国的舰艇编队作为MH370的搜救主力和规模最大的搜救力量，还远在南海和马六甲海峡一带活动，并且已经失去了方向感，搜救行动的规模虽然依然很大，气势空前，但实际已经处于停滞不前的状态。美国和澳大利亚的情况则相反，他们在情报和信息分析领域拥有优势，在西方组织和公司的帮助下，获得了关键的信息，迅速采取了行动。由原本的试探性行动，转向了迅速地集结兵力，力图一举获得搜救行动的成功。

奥巴马的讲话是以实力为基础的，他们也的确看来很有希望获得成功。

澳大利亚正在全力投入搜寻行动。

由于澳大利亚已经全面投入搜寻MH370失联客机的行动，因此MH370的搜寻也引发了澳大利亚社会的普遍关注，甚至还被注入了某些党派政治的色彩。

信息总是不对称的，也许是为了凸显澳大利亚搜寻努力的价值和意义，澳大利亚全面禁止核试验条约组织（CTBTO）在今天表示，在3月8日马航客机失联后，他们在相关地区进行了探测，但没有发现任何爆炸与碰撞的迹象，飞机仍可能完整停留在某处。该组织负责人解释道：我们的国际监测系统能够通过三种不同的科技系统，监测到任何飞机失事，包括上次日航的飞机失事，但这次却没有发现。

这一消息显然又会给乘客家属带来了新的希望。

不过，经过信息分析和辨识后的结果，可能令人失望。我们认为，澳大利亚全面禁止核试验条约组织发表的观点，真实含义并非是飞机依旧完好地存在，乘客可能幸存，而是指这架飞机没有发生原本很多专家预想的解体和爆炸，因此它可能整体沉没于印度洋当中。从搜寻行动的角度来讲，我认为这反而可能是一件坏事，因为飞机没有解体，残骸被偶然发现的概率就会大大下降，今后的搜索难度将会更大。

现在，安邦咨询的“波音系统”不断传来澳大利亚方面的搜寻进展。

11时56分，央视报道，澳大利亚广播公司刚刚发布消息，称一架澳大利亚飞机发现疑似马航MH370失联飞机的残骸，但还不能证实。报道称，澳总理已经就此向马方通报，并将派出三架飞机飞往该地区现场查看。据悉，澳大利亚海事局将在北京时间12时30分举行新闻发布会。

12时15分，马来西亚交通部发出文告表示，马来西亚总理纳吉布在今天早上10时正接获澳大利亚总理阿博特的电话，告知在南印度洋发

现“两个疑似马航失联飞机的物体”。同时，澳大利亚使馆也向马来西亚交通部汇报了上述事项。截至目前，澳大利亚官员仍无法确认上述发现的物体是否属于马航MH370失联飞机的。

12时42分，安邦咨询的消息人士进入澳大利亚新闻发布会的现场，澳大利亚海事局官员在新闻发布会上颇为兴奋地表示，澳方在印度洋中发现了两个物体，“有极高可能性与马航失联飞机有关”。可疑物体在南线搜索的区域之中，他们正在调动军用卫星和雷达来确认。据悉，从图片分析，可疑物的最大长度为24米。

12时49分，澳大利亚方面的记者会正在进行，澳方称，碎片出现位置与搜索航道高度吻合，位于之前推测的搜索区域。澳方称，这次碎片尺寸非常大，发现的疑似碎片约24米，而且在两个大碎片之间还有很多小碎片。但是，当地的水文环境和天气非常糟糕，确认很困难。

12时52分，澳大利亚海事局称，将向中国通报相关信息，询问他们是否有兴趣前往该区域进行寻找。

12时53分，对于是否会误判碎片的问题，澳方称，有过在澳大利亚海岸边找到残骸的情况，因此这种情况的确会出现，但大多数残骸不会出现在高度吻合的航线之上，现在还不能做出过多猜测，必须要到现场才可以确认。目前从卫星图像看不出来是飞机舷窗或是其他具体部件。发现疑似物体的海域离澳大利亚本土约有4小时飞行距离。

13时23分，澳大利亚海事局表示，已派出4架远程巡逻机前往疑似发现失联飞机的残骸地点，同时会继续与其他国家合作搜寻。发言人一再强调，发现疑似残骸的卫星图片并不清晰，难以辨认细节。

13时30分，目前集结在印度洋南部海域搜寻舰机的，均为澳大利亚、新西兰和美国的武装力量，他们正在赶赴现场，预计很快就能看到相关碎片的具体情况。

23时37分，美联社21时传出消息，澳大利亚官员决定，今天搜索失联飞机可疑残骸的行动结束，明日继续。截至目前，美、澳侦察机均未能找到此前澳卫星图片拍摄到的可疑物体。澳大利亚的当地时间已经过了21时，他们估计整个搜索行动约需耗时4天时间，甚至可能还会更长。

澳大利亚在印度洋南部海域发现疑似的飞机残骸非常令人兴奋，因为这意味着搜寻行动终于有希望开始取得某些进展。但与此同时，我发现澳大利亚实际也在将中国的军。中国几乎所有的搜救力量都远在印度洋北部的安达曼海域或是尚在南中国海区域，因此澳大利亚在这个时候向中国通报情况，并且询问中国"是否有兴趣前往"该区域搜寻，等于是在将军，有着比较强烈的刺激意味。

信息分析不如人，总是会出现处处被动的局面。

英国、挪威加入。

"波音系统"的信息显示，英国《每日电讯报》今天发出的消息表明，英国将派出皇家海军水道测量船回声号，帮助搜寻澳方卫星图片发现的可疑物。该舰此前正在进行为期18个月的全球水道更新测量任务。另外，挪威商船赫伊圣彼得堡已抵达相关海域展开搜寻。该船为车辆运输船，原来正在从马达加斯加驶往澳大利亚的墨尔本，会途经MH370可能坠海的海域。

这样一来，现在印度洋南部海域进行搜寻的世界军事力量，已经从美国和澳大利亚变成为美国、澳大利亚、新西兰和英国，西方世界的军事主力几乎全到齐了。

中国海军舰艇编队开始紧急赶赴南印度洋。

今天下午，中国外交部发言人洪磊就澳大利亚总理宣布发现疑似马

航飞机的物件做出回应。他指出，中方高度关注澳方发布的消息，期待澳方尽快派出船只和飞机前往相关海域，加以搜寻和确认。中国外交部已立即指示中国驻澳大利亚使馆同澳方保持密切沟通，协助澳方开展搜救。中方随时准备根据事件最新进展情况，做好各项相关工作安排。

中国海军的新闻发言人梁阳也在今天表示，根据马航失联飞机最新搜救的进展情况，中国海军于今天下午立即调整了搜救计划，组织搜救舰艇编队赶赴南印度洋发现疑似失联飞机残骸的海域开展搜救行动。

目前，海军执行搜救任务的两支舰艇编队距离南印度洋的疑似海域还分别有2300多海里和3100多海里。按照平均最高航速30节计算，这样的距离意味着中国的海军搜救编队还要3至4天时间才能赶赴南印度洋。

据悉，中国调整优化的搜救方案是，海军998、171、886舰立即赶赴印度洋南部的疑似飞机残骸海域；海巡01、南海救101继续按原定搜寻方案进行，但逐渐向发现疑似残骸海域靠近。原来北上孟加拉湾编队中的海巡31、南海救115，逐渐向南部搜寻区前进。

从这些安排和调动来看，虽然措辞很谨慎、很科学，但明显已经是在调遣全部海军搜寻力量集中于印度洋南部海域。这种分批次调配舰艇编队的原因其实很简单，海军主力舰船的航速较快，而海事部门的舰船，航速不及海军舰船，因此能快则快，海军先出发，争取尽快到达印度洋南部海域，其他舰船跟上。

遗憾的是，大梦初醒，但却可能为时已晚。诸多世界失事飞机的搜寻经验表明，坠海失踪飞机的抢救时间至关重要，完全可以说是在争分夺秒，因为载有重要原始记录的黑匣子，其独立电源的供电时间是有严格限制的，一般只能维持30天到40天。一旦失去了飞机黑匣子发出的指引信号，那就真的如同大海捞针了。

现在，澳大利亚和美国的舰机均已经在印度洋现场，中国海军也正

在紧急赶赴印度洋，那马来西亚在干什么呢？答案是，马来西亚人正在寻求FBI协助检验机长家中的飞行模拟器，试图找到一些线索。

马来西亚人虽然对印度洋的搜寻已经宣布撒手不管了，现在只担负着比较纯粹的“领导责任”，但马来西亚也有自己的事情要做。他们依旧试图在机长身上找出一些问题来，至少也要做到让西方情报机构满意。于是，马来西亚现在紧张着手要做的事情就是两件，一件事情是力图弄清楚机长家中的飞行模拟器里的数据；另一件事情是，要搞清楚机长家中电脑硬盘里面都存在些什么内容以及有没有敏感内容。

为了解决这些问题，马来西亚已经要求FBI出手，协助恢复马航机长家中飞行模拟器里被删除的资料与数据，吉隆坡的警方也已经将硬盘驱动器的副本发送到美国进行检验。而原来对马来西亚的合作有所抱怨的FBI官员现在也愿意发言证实，美国情报机构已经正式投入马航MH370飞机的失踪调查工作，“部分关键对象”将移至美国做进一步分析。而美方人员可能会在本周内就将马航失踪班机机长家中的飞行模拟器和计算机硬盘等对象，移送至FBI位于弗吉尼亚州匡提科（Quantico）总部的实验室。

现在这个时候，终于有人想起机长可能是位英雄。

对于机长劫持飞机的问题，虽然机长的朋友、马来西亚航空公司、马来西亚的反对党，甚至以前还包括马来西亚政府自己，都相信MH370航班的机长是完全无辜的，但在西方情报界对恐怖袭击的恐惧症面前，在全球新闻界汹涌的口水和责难面前，马来西亚政府还是缺乏自信地示弱，选择愿意相信机长劫持了飞机，导致了MH370的失联。

这样一来，这个世界上再也无人愿意相信，这位机长是一位试图拯救239条人命的英雄！直到事情发展到今天，美国航空界才有权威人士看不过眼，终于站出来为这位同业讲了几句心里话。

美国著名的大报《华盛顿邮报》突然爆料，美国联邦航空管理局前安全主管文森特（Billie Vincent）指出，他相信马航失联飞机突然改变航向是为了拼命将飞机飞向一个安全港，因为当时机舱里充满了浓烟。

报道援引他的话说，“马航失联飞机上的机组人员不仅不是劫机者，他们还曾英勇地尝试拯救这架飞机”。

文森特说，这架飞机产生浓烟的原因可能是机上电子设备起火、飞机货仓内的危险物品爆燃或是小型炸弹被引爆。他认为，由于迄今没有什么组织宣称他们袭击了这架飞机，因此浓烟不大可能是炸弹爆炸引发的。

文森特可不是一般的航空界权威人士，他不仅是美国联邦航空管理局的高级调查官员，出版过相关的著作，他还是洛克比空难案审判中的一位关键证人。

文森特指出，他认为马航班机失火导致了飞机上的应答器和飞机通信寻址与报告系统失灵。有关报道指出，人们一直将这两套空地通信系统的同时失灵当作马航飞机上出现蓄意破坏行为的证据，但文森特认为，故意关闭通信寻址与报告系统需要一个复杂的过程，大多数民航驾驶员都未受过这方面的训练。他表示，马航这架飞机在爬升到45000 英尺高度后又不规律地下降至23000英尺的高度，这从另一个侧面说明，当时机舱内的情况危急，机组人员在浓烟中甚至可能都看不清操控仪表设备。

英国的另一份大报《镜报》也在相关报道中说，美国前航空安全主管文森特驳斥了马航失联飞机是遭遇恐怖袭击或遇到飞行员自杀的理论。他认为，马航飞机上的飞行员在飞机货仓起火后曾奋力拯救这架飞机，但飞机最终仍因机上浓烟而失控坠毁。

发自英国的报道还指出，文森特在20世纪80年代的整整10年里，一

直担任美国联邦航空管理局的安全主管。文森特猜想和形容说，飞机货仓着的火，慢慢烧毁了机上的通信系统，飞机上的一名驾驶员曾努力拉下氧气面罩，并掉转机头飞向吉隆坡，可惜最后失败。

我在“波音系统”中阅读到这两份报道之后，心情极为复杂，一种无奈的感觉彻底地席卷了我，不由得沉默良久。这两份来自世界级大报的报道，分量是十分沉重的，它们不是那种靠猜测、爆料、搏出位的小报，它们作为有影响力的世界级大报，通常都有自己严格的编辑审核制度，因此它们选择报道的倾向和取向都非常重要。文森特所设想的飞机起火虽然颇富有戏剧性(注)，但最为重要的是，他们现在报道的导向与我之前的分析结论，几乎完全一致。事实如此明显，但却为人所视而不见，难道整个世界都是选择性地相信自己愿意相信的东西？

我不知道真相还要多久才能彻底被揭示，我也不知道究竟是什么具体原因导致电力系统崩溃，导致机舱仪表出现黑屏。这些原因完全可能是多种多样的，有着成百上千种可能性，可能包括了文森特所说的电池燃烧，也可能是其他危险品，可能是波音飞机的系统隐患，甚至可能就是炸弹，所有这些潜在因素都需要日后对飞机的黑匣子做出技术分析、鉴定才能确定，所有这些潜在因素都是技术分析领域的问题，而不是信息分析的问题。对信息分析结果缺乏信任导致的情况是，时间没有了，不但生命已经远去，真相也将继续纠结、折磨着我们，折磨所有关心MH370的人。

MH370对世界航空业的影响。

马航MH370的失联引起了全球航空界的震动，而全球航空界在震惊之余，对于航班下落也提出了诸多理论，但多数业界人士都认为，这起悬案充其量只是引人注意的事件，无法掀起世界航空业界的重大变革。

航空顾问公司Morten Beyer & Agnew的CEO安格纽（Robert Agnew）的讲话很有代表性，他说：“我所接触到的人都很担心这件

事，看来像是有人很想把这架飞机藏起来。”他是指飞机主要用来与飞行管制塔台联系的通信系统，遭到蓄意关闭一事。

安格纽问道：“我们都在猜测驾驶舱里到底发生什么事，这是不是有计划的恐怖活动？如果其他人知道其中奥妙技巧，会有样学样吗？”

标准普尔公司（Standard & Poor's）分析师巴格雷（Philip Baggaley）参加国际航空运输协会年会时也表示：“大家私底下谈的都是MH370失踪案。”巴格雷说，业界一般认为，应该是某一个机组员或乘客知道怎么关闭通信系统，然后接管了飞机。“他们大多猜测飞机坠毁在印度洋，而不是安全降落在其他地点，因为飞机如果飞越陆地，可能早被军方或其他雷达侦测到了。”

事实上，只要一天没有找到失联的MH370飞机，那么世界航空界的种种担忧就不会消失。至于世界航空业界是否因此而发生改变，我要比航空顾问公司Morten Beyer & Agnew的CEO安格纽先生更为乐观一点，而此后的信息追踪也证实了这一点。

在2014年末，有鉴于MH370航班所发生的离奇事件，联合国进一步介入了世界航空业界的改革。联合国支持的专家组成的工作小组得出结论，要求世界各国在紧急情况下航班必须飞离原定航线时，要能做到每一分钟跟踪这些飞机至少一次。工作小组提出了两项新措施，这些新措施将组成一个实时通报系统，使得民航飞机将首次能在缺乏地面雷达系统覆盖的地方，如水上、南北极等地，跟踪客机的行踪。

联合国工作小组的建议得到了联合国下属国际民航组织（ICAO）、国际航空运输协会（IATA）以及其他机构的支持。未来，各机构和航空公司将会有一年的时间来落实这一新措施。虽然联合国推动的新措施没有硬约束，但工作小组的报告结论显示，工作小组的有关建议将会被全球接纳，成为航空公司约定俗成的普及化技术。

不过，工作小组并未建议对蓄意破坏或故意关掉通信器材采取额外的防范措施。这是因为，如果要改装这些器材来加以防范的话，对世界航空公司来说都是一笔很大的成本开支，并且与可能发生这类事故的概率不成比例。

改革是肯定会发生的，即便存在疑问。有关报道的评论说，这类追踪系统过去就曾有人提过，不过因为碰上航空业的惯性和成本问题而被搁置。现在，国际航空运输协会（IATA）对此的态度是，在2014年3月发生MH370离奇失踪事件之后，公众对这类问题更加警觉了，因此“我们不能再让另一架客机也失踪了”。

波音公司的行为方式令人质疑。

习惯于大生意的世界航空业界，一向就是一个内幕重重的敏感行业。马航MH370航班被证明失联于印度洋南部之后，与波音公司有关的航空界人士就开始放风说，MH370即便是真的失事，也不会影响波音公司的飞行安全纪录，除非能够证明是飞机机体缺陷导致的事故。

很显然，这是一个苛刻的条件语句，除非满足它，否则波音公司就是完美无瑕的。

具有某种相关性的是，这一次为波音公司放风的是来自美国弗吉尼亚州的航空业咨询企业蒂尔集团（Teal Group Corp），这家公司的副总裁、航空分析师阿布拉菲亚高调指出，波音777型客机是至今国际上构造最完善的飞机，在过去20年一直保持着近乎完美的记录。“它一般上都飞国际航线，并且已经成为国际飞行安全的新标准。”

失联的MH370客机还在搜寻当中，此时此刻，能够这样替波音公司开脱责任的，当然不会是波音公司自己，能够由航空业的咨询公司出面说话，更显得中立客观，这也是国际大集团常见的公关策略。但一个很自然的疑问是，这样的航空业咨询公司与波音公司也一定存在着非比寻

常的关系。

事实也是如此。

“还有哪家公司能像波音一样能在2014年拥有这么好的开局？”“新年的第一周，这家位于芝加哥的飞机制造商在与工会的交锋中就获得了一场关键的胜利”，“2013年完成的交货量超过了欧洲的竞争对手”，“我认为，这是波音公司发展势头极好的4个月。如果你把这种势头只局限在年初，那你就忽视了关键的线索——波音777X在11月的强势发布。所以，这是很了不起的几个月”。

这些高调门的颂扬性话语是出自谁之口？

正是弗吉尼亚州的航空业咨询企业蒂尔集团。

咨询公司与客户之间本来就存在一对一的紧密关系，所以这家咨询公司唱好波音公司不遗余力并不令人奇怪。虽然发生了MH370的失联以及某些令人不安的安全事故迹象，但这似乎没有影响这家咨询公司唱好波音的干劲。进入2014年，这家公司继续鼓足干劲地指出：“波音在全球商用航空领域似乎占有格外突出的优势。发布的数据显示，波音公司去年的交货量连续第二年超过了竞争对手空中客车，共生产648架飞机，创造了历史纪录（空中客车尚未正式公布最终数据。但有业内消息称，空中客车生产的数量超过625架，但并未达到波音的648架）。波音公司的股票也上涨至52周以来的新高。787梦想客机也度过了初期的成长痛苦期，进入成熟生产阶段。它的新型客机刚刚推出便斩获大批订单。”

数据是一种事实，但如何使用数据，却是大有名堂的。选择性使用，选择性解释，看来是这家咨询公司的惯用做法。

可以作为一个对比的是，2009年，美国著名的《商业周刊》杂志曾

发布了一份全球主要机型致命飞行事故发生率排名。波音737-JT8D的致命事故间隔时间只有50.7万小时，被称为“世界最危险飞机”。与此同时，波音777飞机以1900万小时无致命事故的优异表现高居全球安全机型排名的榜首。

不过，这样的安全纪录渐渐开始破产，事故开始密集发生。2013年7月7日的韩亚航空波音777的坠机事故已经是该机型的第2起损毁事故，第1次是在2008年1月17日，当时北京飞伦敦的英国航空BA038降落时，因发动机失效飞机迫降，但那次事故并无人员死亡，只造成19人受伤。有资深机长表示，这两次波音777事故，伤亡人数都不多，“这与天气稳定、飞机最后降落得不是太难看、未发生翻滚等有一定关系。”换句话说，飞行员证明，只是由于某些幸运因素决定了伤亡者不多。而如果再进一步深究的话，实际上自波音777机型20世纪90年代中期推出之时，航空业界的专家就一直提出波音777发动机口径过大，发动机叶片容易断裂等安全隐患问题，直到现在也一直处于争议之中。

在韩亚航空的波音777事故调查之时，美国国家运输安全委员会主席赫斯曼就曾透露，目前涉及客机失事原因的情况很复杂，都会被加以考虑。他们的调查重点可能包括客机发动机故障、驾驶员操作失误以及其他机械故障等。美国联邦航空管理局也曾表示，初步调查显示，飞机可能在降落过程中发生了电子短路，导致飞行员对飞机失去控制。

也许，一向具有权威地位的美国联邦航空管理局的怀疑并非是空穴来风。早在2013年5月，通用电气和波音已就波音777客机可能存在的发动机隐患，向各个航空公司发出警示：“发动机齿轮箱零件分离，导致今年发生两次飞机在飞行途中，发动机关闭的事件。”

所以，问题不是没有，只是看你如何去面对，如何去解释，这家航空业咨询公司的问题就是在这里。但在MH370失联之后，波音公司何必要动用咨询公司来为自己站台呢？这是他们早晚要面对的一个问题。

一家每年有着八九百亿美元营业额的跨国公司，本来通过购买保险的方式，在发生相关空难之后，给予一部分道义或技术性赔偿，是轻而易举的事情。全世界的汽车制造商都是这样做的，而且往往还数额巨大。波音公司如果能够这样做，显然不但是市场美誉度的保证，也必然是市场竞争的手段，但波音公司偏偏不愿这样做。宁愿花费巨额公关经费，来为自己粉饰太平，装点成就，也不愿意为自己庞大的乘客群体提供“表达同情”之外的实际帮助。

这样的公司，太过利欲熏心，同时也令人怀疑他们产品——波音777-200型飞机的真实品质。

1. 这种信息辨识很简单，飞机上有什么火能燃烧将近8小时？所以，不可能是因为烟火遮蔽机舱仪表系统。

第十四天，2014年3月21日

印度洋是地球上最诡异的大洋。

浩瀚的印度洋始终是地球上最偏远的海域，在历史上曾多次发生失事惨剧，从历史以及航海传统来看，印度洋始终是一块神秘而令人敬畏的地方。

一位了解MH370搜索任务的美国官员后来在接受CNN采访时表示，世界上没有哪一个地区比南印度洋更加偏僻，更加难以进入。这片海域处于正常船运航线以及所有商业客机航线之外，甚至很少有渔船在那里出没，此外也几乎没有任何岛屿。在地球上的所有大洋水域当中，南印度洋可能是最为人迹罕见的水域。虽然同样叫作印度洋，但这里与印度洋的北部千差万别，客机迷失在这片海域的致命性几乎与“漂泊在外太空”是一模一样的。

中国人更为熟悉的是太平洋，对印度洋的了解则极为欠缺。

北印度洋是沟通太平洋与大西洋航线的必经之地，是世界上最繁忙的航区之一，据不完全统计，每年过往的商业船只超过了5万艘。印度洋海域在世界海运、航运、渔业、矿藏、通信等各个经济领域中都占有主导地位，在全球战略多极化格局的发展中，印度洋是一个关键性地区，这一地区局势的发展和变化对全世界的政治、经济和军事有着极其深远的影响，而且该海域也是中国海军在亚丁湾护航的重要海域，极具战略意义。但问题是，北印度洋夏季的西南季风持续时间很长，覆盖面积很广，经常性的狂风巨浪常给航行船舶带来威胁。为了选择安全经济的航线，中外航海家历来都十分重视对西南季风的研究，并做了大量探索性工作。不过，即便如此，中国国内有关该区的资料也非常少，只有

1970年国家海洋局的《海洋水文图集》可供参考。

北印度洋尚且如此，至于南印度洋，更只有"资料严重匮乏，自然条件极为恶劣"这句话可以形容。实际上，南印度洋不仅地理位置更加偏僻，天气条件也更为恶劣，而且恶劣的程度几乎超过地球上的任何其他地区。经常性的狂风暴雨对船只和飞机产生极大的影响，飞机无法在遭遇风暴时飞行，船只的可用性也大大降低。

由于地理位置的偏僻以及恶劣的自然环境，南印度洋历史上曾经多次发生船只和飞机的失踪事件，MH370航班只是最新一个受害者。历史上，信奉神明的传统航海界始终将印度洋南部海域视为畏途，水手们纷纷选择尽量避开南印度洋。一位航海家曾经这样说道，如果一定要在南印度洋漂泊，等待你的恐怕只有死亡，除非你足够幸运，能够漂到类似新瑞士岛这样的岛屿。

21日，习近平与澳大利亚总理阿博特通了电话，阿博特就马来西亚航空公司客机失联事件向习近平表示慰问，并通报了澳方参与搜救工作进展的最新情况，表示澳方已经通过卫星图像在珀斯西南3000多千米外的印度洋南部海域发现了疑似失联飞机的物体，并且已经派遣飞机和军舰前往有关海域。

习近平感谢阿博特的通报及澳方给予的合作，并表示这是一起非常不幸的事件：

"客机失联以来，包括154名中国同胞、6名澳大利亚公民等在内的机上各国人员的生命安危一直牵动着我们的心。我在第一时间就责成中方有关部门全力以赴参与搜救，并做好一切应急处置工作，包括澳大利亚在内的多国积极参加了搜救，我们对澳方在南线开展的搜救工作表示赞赏。目前，搜救工作的难度较大，有关海域情况复杂，但只要有一线希望，就要做百分之百的努力。希望澳方及有关各方继续全力以赴展开搜救，并在第一时间向中方通报情况，也希望澳方为中方搜救工作提供

协助。中方愿同澳方保持密切沟通和配合。值此困难时刻，中澳真诚合作，显示出两国人民的心是相通的。”

不过，印度洋南部海域的搜寻过程并不顺利。

国际搜救团队今天上午继续在澳大利亚所指的南印度洋海域展开搜寻行动，但卫星图片中的疑似马航MH370飞机的物体并没有被再度发现，搜寻行动一无所获。也许已经是基本确定不会再有发现，澳大利亚副总理特拉斯（Warren Truss）不得不公开表示，卫星照片拍摄到的物体可能已经下沉到深海。路透社的报道描述了这一过程，特拉斯本来是特地赶赴西海岸的珀斯来等待搜寻结果的，但他所获知的结果显然令他非常失望，今天他在珀斯向记者们解释说：“一些之前漂浮的东西，目前已不再浮在海面上。”他说，这些物体有很大的可能已沉入海底。

澳大利亚是在3月20日发布的卫星照片，指出照片中的两个物体可能是MH370飞机的残骸。不过，这些卫星照片实际是在3月16日所拍摄，距今已有5天的时间[注]，所以情况早已发生改变是完全可能的。不过无论如何，特拉斯还是保证，澳大利亚的搜寻力量将继续在珀斯西南2500千米外的海域工作，而且他还透露，中国与日本也将会派出巡逻飞机，尽早加入澳大利亚、新西兰与美国组成的搜寻团队。

现在，澳大利亚已经成为全球关注的焦点。澳大利亚海事安全局因为正在实际领导南印度洋的搜寻行动而备受关注，导致其网站不时地陷入瘫痪。澳大利亚《悉尼先驱晨报》的网站报道了有关的情况，澳大利亚海事安全局的发言人丽莎•马丁（Lisa Martin）表示，该局的网站因为涌入了太多的访问者，特别是新闻界的媒体人员，因此经常无法登录。她说，“网站平常也只有30人在浏览，但现在任何时间都会有大约1000人”，访问者增加了30几倍。她还补充说，澳大利亚海事安全局的推特账户也在一夜之间增加了1万名粉丝跟随者。

有些时候，世事就是这么奇怪。我在追踪研究时发现，MH370简直

就像是鬼魂附体，让全世界的政治家沾着、碰见了就要倒霉。马航MH370客机失踪事件不仅影响了马来西亚总理纳吉布的领导威信，现在就连澳大利亚总理阿博特也被牵连成为了批评对象。

澳大利亚新闻网站（news.com.au）就逮住机会在一篇文章中公开批评说，阿博特操之过急，在未经证实前就向世界宣布卫星拍摄到的MH370残骸图片。文章预言说，如果有关物体只是一艘沉没的货船，或从货船掉下海的集装箱，阿博特将可能会自食其果，成为他人怪罪的对象。

这篇充满党派政治意味的文章还指出，阿博特并没依照一般的做法，在处理涉及非党派问题时，首先向反对党领袖汇报有关信息，而是抢先自行公布了，结果“现在总理面对政治风险，可能成为他自己那份热心的受害者”。我发现，这篇文章在世界各地的反响并不大，但在澳大利亚，这篇新闻网站的批评文章却引发了普遍关注。

也许正是这样的原因，阿博特在接受《悉尼先驱晨报》访问时，立即回应了这一批评。

阿博特否认他操之过急，他说在尚未确认卫星拍摄到的漂浮物体是属于MH370客机之前，就已经在国会宣布过有关的发现，只是世人没有注意到。

他表示：“我们对MH370飞机上近239名乘客的家人和朋友负有义务，要尽我们所能来解决这个异乎寻常的谜团。我们也因为理解他们的担忧和顾虑，所以有义务尽快提供信息给他们。”不过他也坦承，尽管他在国会透露过有关的卫星发现，是马航飞机失联至今“最可靠和最好的线索”，不过有关物体的确也有可能只是从货船掉下海的集装箱。

其实，卫星图片的解读是非常困难的，绝对是一种高技术工作。事实上，不但澳大利亚在卫星图片的解读上出现过误差，中国方面也出现

过类似的问题。比如，就在澳大利亚发布卫星图片之后不久，中国卫星在南印度洋海域也发现了一件疑似物体。中国国家国防科技工业局网站发布的消息称，疑似物长约22米，宽约13米，呈马蹄形，距澳公布的疑似物位置以南偏西约120千米，但尚不能确定是否与失联客机有关。

中国的这个卫星发现，后来同样也被证明是错误的，没有用处的。

西方政治就是这样，即便是权威人物，在有力的信息解读面前，终究还是要实事求是。不过，对我来说，感觉更加遗憾的一点是，我们的“波音系统”并没有追踪到早前阿博特在澳大利亚议会中透露的信息，这就导致不能更早地发现并确认卫星图片中的问题，结果就是失望一场，空欢喜了一场。“波音系统”不是万能的，它的信息覆盖也是有限的，也要依靠团队的信息收集来实现。

作为澳大利亚的政治家，阿博特在澳大利亚是一个有趣的、性格鲜明的政治人物。作为反对派政治领导人的托尼•阿博特是在2013年9月击败当时的现任总理陆克文之后，成为澳大利亚第29任政府总理，并且终结了澳大利亚工党6年的执政历史。

现年56岁的托尼•阿博特实际出生于伦敦，父母均是澳大利亚人，3岁时举家迁回澳大利亚。在大学期间，阿博特就有过多次见义勇为的义举，曾经救起过一个被海水冲走的儿童，还帮忙从一家失火房屋中救出了多名孩子。从政前，阿博特经过商，做过记者，还当过政治顾问。1994年，极有性格的阿博特当选为澳大利亚下议院议员，从此步入政界。此后多次出任政府部长。2009年，阿博特当选自由党领袖。在外交政策方面，阿博特与自以为了解中国的前总理陆克文不同，他渴望与中国保持良好的关系，他曾多次表示，联盟党政府将保持与英国和美国的良好关系，但要把澳大利亚与亚洲的关系放在首位。

世界的政治家就是这样，他们可以被分成两大类，一类是老成持重，喜怒不形于色，就像《纸牌屋》中的政客，一切都藏在个人刻意包

装的背后，尽可能与人保持距离，以为这样别人就无法轻易探究其个性和特点；还有一类人有明显的时尚特征，个性鲜明，敢说敢为，勇于进取，敢于承担责任和宣传自己的观点，并经常是以自己的活力形象和有穿透力的观点取胜。在世界政治的风云变幻中，前者往往是老派的政治家，后者则是近年来的后起之秀，出现这样的潮流变化也并不是偶然的，老派政治家恐怕永远也等不到翻盘的那一天了，因为互联网时代的信息流动太过于强烈，窗户纸越来越薄，几乎透明了，而且今后似乎也不会逆转，在这样的时代里面，没有什么是可以不被发现的，所以政治形象已经不重要了，外壳已经不重要了，重要的是信息、观点和听众。

今天中午时分，还有一个重要信息震惊了世界。

《今日马来西亚》报道突然揭露说，位于英国的国际海事卫星组织透露，实际上早在MH370客机失联后两天，他们就发现MH370客机实际坠入了南印度洋。

《今日马来西亚》报道说，掌握3月8日早上8时11分最后一次与马航MH370飞机信号接触的国际海事卫星组织透露，他们早在飞机失联两天后就发现，飞机可能是坠入了印度洋，而不是一开始以为的南中国海。《今日马来西亚》的这篇爆料，等于是揭发了一个令人震惊的丑闻，我立即在“波音系统”中进行追踪研究，结果发现，他们的信息是转自ABC的报道。

根据ABC报道，国际海事卫星组织透露信息给ABC说，他们是在3月9日开始，就有了飞机坠毁于南印度洋的“初步想法”，并且在3月10日相当确定，他们认为所有的搜寻队应毫不犹豫地立即转向南印度洋进行搜寻。于是，国际海事卫星组织随后在3月12日通知了马来西亚当局，不过马来西亚政府并未做出应有的反应，只是在3天后才决定扩展搜寻范围至印度洋。

国际海事卫星组织表示，这些接受失联飞机发送信息的卫星是属于

该公司的。根据卫星数据显示，失联飞机早已飞离了南中国海区域，并且还持续飞行了数小时，这意味着，一开始国际搜救团队的大规模搜索方向就不正确，并且白白错失了搜救时机。国际海事卫星组织还透露，他们还曾向一家未指明的“合作公司”提交了数据分析和其他文件[注]，其中也有显示失联飞机并不在马来西亚半岛东西两侧附近区域的信息，而这意味着大量国家和船只在该区域搜索3天时间是完全徒劳无功的。本来有可能发现的，可能也发现不了。

不过，国际海事卫星组织的发言人克里斯•麦克拉夫林（Chris McLaughlin）在接受ABC访问时，很有技巧地拒绝评论马来西亚政府是否花费了太长的时间来决定转移搜寻范围至印度洋，表示他们的信息“只是调查中的信息片段”，“我们不可能知道调查中是否还有其他的信息，以及马来西亚政府如何决定的调查方向”。

克里斯•麦克拉夫林的无奈感觉其实与我的感觉相同，因为安邦咨询也是在确定基本结论之后立即通知了有关方面，并且为了增加信息被重视的可能性，安邦咨询甚至向一些国家部门和马来西亚政府开放了从未对外开放过的内部“波音系统”，希望他们能够了解事情的演变过程和进展情况，由此增加对这一信息辨识结果的信任。但从目前情况来看，这一切都是枉费心机，也许是政府部门所要处理的信息太多，根本顾不过来；也许是由于缺乏有足够训练的信息分析人员，因此无法了解和掌握到真正有价值的信息。总之，如同克里斯•麦克拉夫林所言，这个信息片段没有引起足够的重视和应有的反应。

不过，ABC以及《今日马来西亚》的这一报道和揭露，还是令整个世界立即掀起了轩然大波。美国国家运输安全委员会前调查员汤姆•哈特（Tom Haueter）就愤怒地指出，他认为，这是非常、非常令人不安的揭露。“大家可以试着想想，我们浪费了多少时间？还有，任何在水上的东西，它们已经漂得有多远了？”我想这样的心情我是理解的，因为我也在同样遗憾地面对各界无动于衷的反应。

我注意到，中国新闻界和媒体对此的报道极少，他们的注意力和兴趣点，依然集中在对各种无端猜测的戏剧化讨论以及各种可疑行为的追踪报道。

中国空军在行动。

印度洋南部海域远在中国现在搜救主力编队的数千海里之外，而且海域情况不明，挑战很大，所以在这样的艰难时刻，该轮到空军大显身手了。根据新华社的有关报道，中国空军新闻发言人申进科表示，按照中央军委命令，空军2架伊尔-76飞机和1架运-8飞机，今日早上8时许从海南三亚凤凰机场已经相继起飞，紧急赶赴马来西亚空军基地，执行马航失联客机搜救的新任务。

申进科指出，马航客机失联后，中国政府动用一切力量全力搜救，空军按照国家统一部署，全力开展搜救行动。这次派 3 架飞机赴马来西亚执行搜救新任务，是根据国家海上搜救中心和马方统一安排进行的。此前，空军已经奉命派出过两架飞机在疑似失联海域空中搜寻了7架次，飞行41.158千米，空中搜寻面积7.3万平方千米。

而在中国陆上腹地的搜寻方面，申进科表示，根据马来西亚公布的搜救线索，空军还对3月8日3时至10时，中国西南西北4个省区的值班雷达信息进行了排查，并对获取的数据和原始记录资料进行了详尽的分析，但没有任何发现。

中国新华网的记者黄书波当时身在澳大利亚的珀斯，他后来在发回来的电文中描述了中国空军连日来的行动。黄书波写道：

这些天来，从泰国湾到安达曼海再到南印度洋，从马来西亚到中国，再到澳大利亚，从太空卫星到海军，再到空军……MH370航班失联后，引发了多国从北半球跨越南半球的空、天、海立体搜寻。

在澳大利亚公布卫星在南印度洋发现疑似漂浮物后，张兵和战友们驾驶两架中国军机，辗转6000多千米来到澳大利亚珀斯。

从3月11日起，中国空军就投入了两架飞机，展开了马航失联客机的空中搜寻工作。

“对失去亲人信息的痛苦，我们感同身受。”飞行时间接近 1 万小时，参加过汶川、玉树抗震救灾和利比亚撤离我国受困人员等多项重大行动的张兵说，中国空军抵达珀斯后，迫不及待地投入了工作。

在珀斯执行任务期间，中国空军几乎每天都是当日多国空中搜寻力量派出的第一架飞机，最早时在凌晨 4 时就飞赴2000多千米外的南印度洋搜寻。而要做到第一架次起飞，需要提前两小时进行飞行准备。

“尽管从空中无法判别疑似漂浮物与失联客机的关联度，但我们不愿意漏过任何一个疑点。” 9 时13分，在飞机进入任务区域保持400米高度搜寻后，透过舷窗，张兵布满血丝的眼睛牢牢盯住海面。

37岁的领航员李圣，第一次执行海上搜寻任务，第一次长时间海上低空飞行……这对领航员李圣和其他机组成员来说，是一大考验。

南印度洋的任务海域，气象条件复杂：云底高度常常在两三百米、浪高平均2至4米，还常常伴随着强降雨…… 3 月27日，抵达任务区域的中国空军飞机曾从7000米高度下降到300米，仍然无法穿云而出，在坚持低空飞行40分钟后，不得不根据澳方意见取消了搜寻任务。

“不管困难有多大，中国空军都会义无反顾坚持搜寻。”李圣说。

对于低空海上搜寻，多国空军共同的一个有效经验是目视。但要在三四百米的空中从时速400多千米的飞机上发现海面目标，对搜寻人员来说是个艰巨挑战。

“眨一下眼睛，都可能漏过目标。”空中机械师王良初说。

剃着光头的王良初，是中国空军运输航空兵某团副团长。他和其他10名机务人员一起，不仅承担着两架中国飞机的检修和维护工作，而且还担任飞机的观察员。

王良初算了笔账，如果跟机飞行，机务人员的工作量达到了每天14小时，“有时忙得都顾不上洗漱，索性自己就剃成了光头”。

11时18分，中国空军飞机结束了搜寻任务返回珀斯机场。

他们始终期盼着奇迹出现。

期盼奇迹出现的还有我。

印度洋是一个空前复杂的大洋，洋流速度很快，气候和海洋条件非常复杂。最重要的是，印度洋还非常深，动辄就会有数千米的深度。我深知这一点，甚至抽空还粗略估算了一下洋流的速度，希望可以根据洋流的流速，尝试性地推算MH370残骸可能漂流的方向或是现在的位置。不过，这种计算的结果却让我这种技术分析的门外汉深感吃惊和失望。粗略地估计和推算，根据不同的气象条件和海洋环境，印度洋的洋流流速，每小时就有1到2千米，甚至有可能更快。这意味着即刻发现的物体，几小时或是一天之后再去看，它可能已漂到十几千米甚至几十千米远的地方去了。即便洋流不会对飞机残骸产生这么直接的影响，它对深海搜寻工作的影响也是十分巨大的。唉，我放下笔，发出了一声由衷的哀叹，即便分析模型确定了海域位置，距离真正找到MH370航班，还是有太遥远的距离。我看了一眼对面镜子中我自己的形象，胡子拉碴，疲惫不堪，连日的不眠不休，已经让我变得像一只邋遢不堪的刺猬。

看着镜子中的我，不由得回想起当年中国“非典”时期参与的顾问性工作。“非典”是中国以往从未曾遭遇过的大事件，这种突如其来传染性

极强的疾病席卷了中国首都北京，一时间，医院都关了门，参与抢救的医生护士成批倒下，社会上谣言四起，人们惊慌不安，安邦咨询就是在那种情况下参与到“非典”的信息分析工作。

当时的我，人尚在深圳休假，奉当时北京市领导之召，星夜兼程，从深圳驾车赶回北京。一路上，高速公路左边的车流灯光排成了长龙，都是从北京方向出来避难的，公路右侧北京方向则漆黑一片，只有我的一辆车开足马力狂奔。记得过河北收费站的时候，收款员小女孩看我的眼神都不正常，那是一种充满了怜悯的眼光。

整个“非典”期间，安邦咨询负责分析、整合北京大学卫生学院以及各大医院提供的数据，确定“非典”的政策取向。这项工作的压力极大，因为当局的政策力度，取决于疫情的变化，而每一项政策的落地都有巨大的成本和影响，所以判断疫情究竟是恶化还是趋于稳定，事关重大。我现在还清楚地记得，当年判定疫情终于出现拐点，开始趋于稳定，不必再采取新的管控政策之时，那种欣喜欲狂的感觉。短短不到一页纸的报告，后面是多少个不眠之夜的紧张工作，而那时我的形象，就跟今天差不多。只不过那时是为了疫情而着急，而现在是为了洋流。

洋流，这不是一个简单的问题，它决定了未来MH370的命运。

海洋表层的水，以巨大的规模、相对稳定的速度，缓慢地沿着一定的方向有规律地不断地流动，称为洋流，也叫海流。洋流主要是海面受长期而稳定的风向吹送形成的；此外，还与各地海水的密度、海面的高低、地球自转偏向力和陆地轮廓、岛屿的分布等有关。洋流和周期性地改变着自己的流速和流向的潮流不同，而是具有相对稳定流向的海水流动。

洋流可以是一支浅而狭窄的水流，仅仅沿着海洋表面流动；也可以是一股深而广阔的洪流，携带着数百万吨海水前进。洋流的性质可以分为比流经海区水温高的暖流和比流经海区水温低的寒流。寒、暖流的划

分是以相对温度为准的，所以寒流的实际温度不一定都比暖流低；反之，暖流的温度也不一定都比寒流高。

为了搞清楚对MH370搜寻至关重要的洋流问题，我决定去趟北京中关村，拜访一位熟识的网站编辑。他在一家国内大门户网站工作，但仅仅是一位负责旅游频道信息处理的普遍小编辑，属于那种在网站工作的成千上万的年轻小人物之一。他其貌不扬，但却热衷于信息检索，与国内几家航海俱乐部和玩航海的人士，有着密切的交往。我与他是在收集海图的过程中，在旧货市场认识的，他的航海知识丰富，有点功力，像很多IT界的人一样，虽然过着平凡人生，但有股子自以为是却也潇洒的专业狂热劲头。

他在这家大网站的工作空间就是一个普通的格子间，知道我的来意后，点点头说了句："这简单！"顺手把手里拿着的笔往嘴里一叼，伸出双手噼噼啪啪地在键盘上一通敲打，一条条信息在屏幕上像流水一样滚滚而出，同时，嘴里还不歇气地解释着信息的重点和意思，好让我这个海洋学的外行，能够迅速理解其中的意思。

信息检索是一项普通的工作，除了安邦咨询这种信息文化浓厚的机构之外，很多与信息相关的媒体机构并不重视。拿出内容，贴上去，完成工作，对他们来说最实际。其实，信息检索是极重要的基础性工作。现在百度和谷歌工具已经流行得要烂掉了，人人会用，但什么工作都是这样，玩熟了，玩精了，都能成为公认的高手，自成一格，自成一家。就像大家都有电脑，这不稀奇，但电脑真碰到了问题，还得找玩电脑的高手来解决。此外，还有一点也很重要，信息检索看着人人都会，但解读和理解是个大问题，你查出来了，并不代表你能理解，同样的信息，别人给你说透了，你才明白，"哦，原来是这么回事"。所以能不能正确地解读和理解，那完全是另一回事，这也是信息检索高手们引以为傲的重要功力。

我听着他的解释，看着一条条关键的信息从眼前流过，渐渐地明白

了印度洋洋流的复杂性。

原来，洋流既分布于海洋的表层，构成大洋中的环流系统，即表面环流；又可分布于海洋的深层，构成深层海洋环流。根据洋流的流动性质可以区分为加速度为零的稳定海流，以及速度、方向不断变化的非稳定流，而一般所说的洋流，都是指稳定流。

洋流具有很大的规模，是促成不同海区间，大规模水量、热量和盐量交换的主要因子，对气候状况、海洋生物、海洋沉积、交通运输等方面，都有巨大影响。洋流的成因主要是，大气运动和行星风系、密度差异、流体的连续性形成的补偿作用、陆地的形状和地球自转产生的地转偏向力等因素。其中，盛行风是形成洋流的主要动力，但是在地转偏向力的作用下，风海流的流向并不与风向完全一致。

顺便指出，洋流的流向是指洋流流去的方向，这与风向的概念正好相反，风向指风吹来的方向。洋流的流速是指单位时间内洋流流动的距离（厘米/秒）。在海洋学中，洋流的速度常用“节”来表示。每小时移动1海里叫作1节。1海里等于1.852千米，所以，1节大约等于52厘米/秒。

各大洋洋流的分布和流动的方向虽然很复杂，但还是有规律可循的。

一、在赤道至南北纬40°或60°之间，形成的是低纬度环流，其流向在北半球呈顺时针方向，南半球呈逆时针方向。每个环流的西部都是暖流，东部都属于寒流。

二、在北纬40°或60°以北形成了高纬环流。其环流方向为逆时针方向，环流西部为寒流，东部为暖流。

三、在赤道以北的北印度洋，因位于北回归线以南属季风洋流。冬季吹东北季风，表层海水向西流，洋流呈逆时针方向流动；夏季吹西南

季风，表层海水向东流，洋流呈顺时针方向流动。

四、东西方向流动的洋流，除南半球的西风漂流外，都具暖流性质。洋流对大陆沿岸气候有很大影响，寒流经过的地区对气候有降温、减湿的影响；而暖流则对沿途气候有增温、增湿的作用。

洋流按其性质可分暖流和寒流两种，暖流流经的海区和沿海地带，一般较同纬度其他海区气温高、空气湿润、雨量充沛，有利于农业生产。凡流动的洋流，海水温度比经过海区海水温度低的称寒流，一般从高纬度流向低纬度的海流皆属寒流。寒流会使流经海区和沿海地带的气温降低、降水减少。东西方向流动的洋流，一般属暖流性质，唯有南半球的西风漂流，由于受南极大陆及海上浮冰的影响，海水温度较低，属寒流性质。

季风洋流是洋流的一种特殊形式，在季风的影响下随着季风的变化而在一年中发生两次流向相反变化的洋流。这在赤道以北的印度洋最为典型，它位于热带季风区，夏季半年洋流在西南季风吹送下做顺时针方向流动，加强了南赤道洋流；冬季半年刮东北季风，洋流做逆时针方向流动，形成显著的赤道逆流。西风漂流是位于南北纬40°至60°之间西风带的海域内，因受强大的西风推送，海水自西向东连续不断地流动而形成的洋流。在南半球，因没有大陆的阻挡，西风漂流横穿太平洋、大西洋和印度洋的南部，形成环流性质，故称为西风环流。

这次MH370失联所处位置的南印度洋的洋流具有更加罕见的独特性。

印度洋因位于印度半岛周围而得名。位于亚洲、非洲、南极洲和大洋洲之间，总面积为7492　万平方千米，是世界第三大洋。它与地球其他的大洋相比，有其独有的特征。印度洋的水平轮廓，北部为大陆包围，是封闭的，南部开敞；北部海岸曲折，多海湾、海峡、岛屿和半岛，南部和东西海岸平直，少海湾、内海、岛屿和半岛。印度洋绝大部

分在北纬23°以南，主体部分位于纬度较低的赤道带、热带和副热带范围内，所以有人称印度洋为热带性海洋。

由于印度洋处于非洲板块、印度板块和南极洲板块三个板块的交接处，故形成印度洋特殊的“入”字形中央海岭和大致沿东经90°南北走向的东印度洋海岭（或称90°海岭），使海底地貌复杂多样。

印度洋北部由于印度洋和亚洲大陆的相互影响，形成了世界上最为特殊的季风洋流。印度洋北部在冬季吹东北季风，使表层海水自东向西流，形成逆时针环流；夏季吹西南季风，海水自西向东流，形成顺时针环流。印度洋南部低纬度吹东南信风，中纬度吹盛行西风，形成比较稳定的逆时针环流，由南赤道暖流、马达加斯加暖流、西风漂流和西澳大利亚寒流等组成。

所以，印度洋上有季风洋流是气压带、风带的南北移动形成的特殊情况。为了让大家理解，我特地将印度洋相关的洋流做成图表，大家可以从中看到洋流的流速是非常快的。

印度洋的洋流及流速简表

洋流名称	地理位置	出现频率（%）	流速（千米/小时）
季风暖流	印度洋北部赤道以北海域	25~75以上	0.9~2.8
赤道逆流（暖流）	沿平行于南纬5 °流动	25~75	0.9~1.9
南赤道逆流	沿平行于南纬10 °~15 °	25~75以上	0.9~2.8
索马里暖流	沿索马里半岛沿岸流动	50~75以	夏季0.9~2.8

		上	冬季0.9~1.9
莫桑比克暖流	沿莫桑比克海峡的大陆沿岸流动	25~75以上	夏季0.9~1.9 冬季0.9~2.8
马达加斯加暖流	沿马达加斯加岛东岸流动	25~75以上	0.9~1.9
厄加勒斯暖流	沿非洲大陆东南岸流动	25~75以上	0.9~2.8以上
西风漂流（寒流）	位于南纬40°~50°间	25~75	0.9~1.9
西澳大利亚寒流	沿澳大利亚西岸流动	25~75	≤0.9

谢过这位朋友，告别出来，在回办公室的路上，心情有些沉重。了解印度洋的洋流情况，对搜寻和判断MH370有极大的科学意义，我们现在从印度洋洋流的这些情况可知，即便可以在某时刻或是某一地点确定MH370的位置，那么这种确定也完全可能是临时性的、象征性的，因为庞大的洋流挟持巨大的海洋能量，完全可能推着MH370在洋底的残骸漂来漂去，四处游荡，这就给未来MH370的搜寻带来巨大的困难。正是因为这样的原因，我们才说对失联飞机的搜寻行动要抢时间，这不仅仅涉及抢救生命，也涉及搜寻飞机残骸。一旦机体彻底地沉入洋底，为洋流所到处推送，寻获的可能性就会大大降低。我悲观地估计，很有可能，MH370残骸今后只会在偶然间被人发现。

现在能够做的，只有期盼。

搜救行动当中的不合作现象。

在马航MH370航班失联之后，从美国到日本都派出了搜救力量，参

与搜寻行动，从越南总理到美国总统奥巴马都表态，全力以赴地协助搜救，即便这些国家在国家利益层面与中国过去和现在都存在着冲突和矛盾。可以说，在马航MH370失联及搜寻的问题上，只有那种与中国存在刻骨敌意或是彼此极不了解、极不信任的国家才会持拒绝和不配合的态度。

在MH370的搜寻过程中，这样的国家是有的，而且全世界只有两个，一个是印度，另一个是印度尼西亚。

今天马新社转载《印度时报》的报道，印度已经明确拒绝让中国派遣4艘战舰，进入安达曼海及尼科巴群岛海域搜寻MH370客机的下落。印度官员表示，印度已婉拒了中国的要求，他们的理由是，因为印度已经自己派出了战舰和飞机在孟加拉湾、安达曼海海域一带搜寻。一名不愿具名的印度官员讲得很露骨："我们不要中国战舰以搜寻失踪飞机，或防海盗巡逻之名，在我们的海域嗅探。"

在此之前，印度尼西亚也拒绝过飞机进入领空。3月19日的BBC就曾报道说，由于印尼方面拒绝执行搜索马航MH370失联航班任务的飞机进入其领空，对MH370的空中搜索在3月18日受到了妨碍。BBC记者是这样评价的，由于"国际官僚主义"，定于3月18日进行的搜索飞行被迫放弃了。

中国和印度，长期以来，彼此就是陌生人，互不了解。

英国《经济学人》杂志网站曾经刊载过文章专门描述过中印之间的问题。这篇文章的标题就是《印度和中国：甘做陌生人？》

文章写道：

长期来看，鲜有比印中如何相处更重要的命题。1962年中印爆发短暂的边界战争前，两国关系很热络。很多中国人被甘地赶走英国殖民者

深深震撼，在当时的中国也更容易找到有关印度的书。

但是在过去50年里，两国关系却充斥着争吵、怨恨和时而发生的对抗。就算是被视为友好根源之一的双边贸易也由于印度对华逆差成为争议的话题。

按说随着两国财富和对外兴趣的与日俱增，双方普通民众将会更好地理解对方，并为两国改善关系带来希望。但从一名印度驻华女记者写的回忆录来看，无知和迷惑继续下去的可能性更大。

2008年就来到北京的蕾什玛•帕蒂尔，是印度纸媒仅有的4名驻华记者之一，而中国媒体驻印记者则达到16人。她的《跨越边界的陌生人：印度人遭遇新兴中国》一书因细节和逸闻发人深省。“极端无知和民族主义是两国关系的注脚”，她说。

从印度人的角度看，此书最有趣的部分是中国人对印度的无知。帕蒂尔参观北京一个致力于推广板球的中心，发现运动员们没听说过印度板球明星，没听说过板球世界杯，看起来也更喜欢打乒乓球。她发现学外语的中国大学生总是将印度贬为肮脏贫穷的落后国家。

一个广泛流传的误解是印度是佛教国家。

而印度似乎也懒得纠正中国人的误解。帕蒂尔在中国工作时，印度仅有15名驻京外交官，且大多不怎么活跃。他们中仅有两名有专业经济知识，大多是来华后才学习的中文。她估计，仅有数百家印度企业在中国经商。

比较令人惊异的是，这种互不了解的情况即便是在官方外交层面也是存在的。文章写道：

最近，我有幸与中国外交部一位负责处理海事和边界争端的官员聊天。他表示，印度和中国之间并不存在真正的问题，这令我感到非常诧

异。

他解释说，他曾参加过两国间的多轮边界会谈，并发现印方对议题态度温和且无动于衷。他否认印中两国政府间存在任何真正的敌意和猜疑。同我遇到的许多其他中国人一样，他表示，印度敌视中国的根源是媒体和一些民间团体。他暗示说，两国在官方层面上相处甚好。

印度的优势是比中国更为年轻的人口。中国人平均年龄为35岁，印度为26岁。联合国预测，2028年印度人口数量将超过中国。届时，两国是否已从形同陌路变得更像是朋友？蕾什玛•帕蒂尔希望如此，但她书中的证据表明，这将是一个缓慢而艰难的过程。

印度尼西亚的情况有些地方与印度类似，印度新总理莫迪是一位出身低种姓家族的印度人民党领袖，英国《金融时报》给他的评价是，他一点也不像之前那些世故的、来自城市的、接受英语教育的、出身国大党的总理。他来自古吉拉特邦，那里号称是“印度的广东”。印度尼西亚也出现了一位号称“印尼奥巴马”的总理，他就是印度尼西亚新当选的总统佐科•维多多。

印尼舆论对佐科的就职充满期待，因为佐科是自1998年以来，首个与苏哈托独裁政权无关的总统，清白的身家意味着印尼政治将迎来新的一页。佐科在就职演说中曾号召全体印尼人民团结协作，将印尼建设成一个主权完整、经济发达自主、文化独特的国家。他还表示，他将在5年任期内大力发展海洋产业，将印尼建设成一个强大的海洋国家。

佐科出身草根，他出身于在中爪哇省梭罗市的一个穷困的木匠家庭，从小在梭罗河边的棚户区长大。2002年，佐科与一批同行朋友创立印尼手工与家具工业协会，并被推举为主席，后于2005年当选梭罗市市长，并在5年内把梭罗市整顿得井井有条。佐科的高效在印尼政坛的泥淖中引人注目，并为他赢得了民众的支持。

印尼号称是东盟国家的领头羊，它考虑问题并非仅仅是从本国立场出发的，更遑论它还在积极准备成为一个强大的海洋国家。中国对印尼的政策在事实上相当矛盾，印尼与中国，不但在中国“文革”期间曾经断交，此后更是发生过大规模的排华事件，在贸易领域的争端也是层出不穷。由于中国贸易商曾经利用印尼转运纺织品和服装到欧美国家，美国政府因此制裁了印尼，印尼立即采取报复行动，完全禁止中国纺织品的进口。这样极端的贸易政策，在世界贸易领域也是少见的。

在南海争议方面，中国与印尼之间虽然没有直接的争议，但印尼最北端的纳土纳群岛（Natuna Islands）由数百个岛屿构成，人口约为7万。中国虽然不主张纳土纳群岛的主权，但主张的“九段线”却与这个群岛的专属经济区相重叠，并曾有过对峙情况的发生，这就引起了印尼方面的强烈反弹。印尼国民军总司令曾为此特地发表文章，发誓要强化驻扎在纳土纳群岛的印尼军队。而在问题的另一方面，中国似乎对印尼的紧张和警惕心理漠不关心，除了两国原有的军备贸易之外，甚至还准备向印尼出售更为敏感的军事装备。印尼国家媒体2014年9月曾透露，印尼正在评估中国的SLR-66超视距雷达系统，因为中国准备向印尼出售这样的高敏感雷达系统。

实际上，印度与印尼两个国家共同的特点，就是对中国的强烈不信任，即便有的时候，中国自己并不这么看。

马来西亚基本否定了一切劫机可能。

今天，全球媒体在西方情报界人士不断披露信息的导引和刺激下，依旧在追踪、深挖机长的劫机企图。他们怎么也不愿相信，MH370的故事，难道就是这么简单？

但是，就在今天下午，马来西亚政府在吉隆坡召开了新闻发布会，马来西亚代交通部长希沙姆丁用一种特别的方式告知了问题的答案。他表示，一些“国际情报机构”已经把飞机上所有人的信息，拿回去进行了

分析。目前，没有发现任何证据显示有人存在劫机嫌疑。他强调说，“尤其是机长，我们分析了他的飞行模拟器，没有找到任何劫机证据”。

MH370的失联，就是一个简单的故事。虽然希沙姆丁也许并不十分情愿，但讲出这句话的一天终于还是到来了。

1. 澳大利亚曾经提醒过马来西亚，并指出澳大利亚并未得到马来西亚的协助搜寻要求。
2. 我非常怀疑，这家所谓“未指明的公司”，实际就是波音公司。因为这家英国公司提供的服务是配套于波音飞机系统的，与其存在有上下游的固定合作关系。

第十五天，2014年3月22日

对波音公司在MH370失联客机搜寻过程中的表现不满的，不仅仅只有安邦咨询，事实上，还有来自中国政府的声音。

众所周知代表中国政府的新华网发出的文章，使用了这样非同寻常的大标题：《波音公司去哪儿了？》。这篇发表于3月21日的文章同样质疑了波音公司在搜寻过程中的不作为，并且还发出了隐隐的警告。而熟悉新闻报道规律的人还可以发现，这样的声音通常远不仅仅是代表着中国政府，如果在网络上检索一下《波音公司去哪儿了？》这篇文章，你会发现有3150万个结果与此有关，众多的转载，代表并且反映了中国人的心声。

这篇精彩、简洁的文章写道：

当全世界都在焦灼等待失联的马航客机下落时，飞机制造商美国波音公司却难觅踪影。

马航MH370航班失联后，波音公司只在事发当天公开发表了一份简短声明——“波音向3月8日失去联系的马来西亚航空公司MH370航班上所有乘客和机组成员的家人和亲属致以诚挚的关切和慰问。波音已经作为技术顾问方加入美国国家运输安全委员会团队。该团队正在当地提供协助。”

此后，这个世界上最大的飞机制造商，在这场举世关注的搜寻行动中再没有主动发声，或者说是有意躲到了幕后。

对于波音777大型客机这样一个技术复杂、高度精密的产品，不仅

是普通公众，就连航空领域的专业人士也很难有全面深入的认识和了解。这也是客机失联以来，各类消息传闻纷纷藉藉、莫衷一是的一个重要原因。

毫无疑问，作为实力雄厚、技术领先的飞机制造商，波音公司对于自己制造的波音777飞机比任何人、任何机构都要更为熟悉，也更能提供破解种种谜团的有价值信息。可飞机失联14天来，波音公司为搜寻贡献了什么？

决定搜寻方向和区域的几个关键信息，都不是由波音公司提供的。飞机发动机上传感器会持续向卫星传输引擎数据，这是英国罗尔斯•罗伊斯公司提供的信息[注]；飞机在失联后 5 小时还曾发射信号，这是国际海事卫星组织发布的……

尽管人们充满期待，可令人失望的是，波音公司始终惜墨如金、守口如瓶。

有消息指出，波音777飞机上配备多台应急定位发射机（ELT），在遇到海水或遭受外力冲击时会发出应急信号。波音公司是否应对ELT的配置和工作情况提供权威信息呢？

3月20日，澳大利亚从卫星图片上发现了疑似飞机残骸的大尺寸目标，最大长度达24米。作为对飞机材料和结构最为了解的制造商，波音公司是否应在第一时间协助辨识并告知公众呢？

波音公司应该拿出负责任的行动，来消除人们的种种疑虑。

中国有着全球最具发展潜力的航空市场。波音公司预测未来20年内，中国将需要5580架新飞机，总价值达7800亿美元。但是，需要提醒波音公司的是——包括中国在内的任何国家，都不欢迎没有社会责任感的企业，哪怕它是世界巨头。

这篇文章掷地有声，虽然它来得有些晚了。

今天开始，我几乎用不着费劲儿比较就能发现，“波音系统”中有价值的信息大幅度减少，我甚至开始有时间走出去到三里屯Villge的星巴克去喝杯咖啡，享受一下北京春日里的阳光。中午时分，那里依旧是人山人海，大家着装轻松，白领女郎纷纷扬扬，装点着飘洒着春日阳光的广场，要找个座位依旧很困难。好不容易排队拿到一杯拿铁咖啡，挤在星巴克窄小的座位里，眼睛透过宽大的落地玻璃窗欣赏着街景，耳朵却听着喧哗中夹杂着的话题。很明显，一切都在逐渐回归过去，还是娱乐新闻当道，只是在偶然间，人们会瞥一眼屏幕上MH370的搜寻报道。新闻界的报道话题基本已经处于循环状态，大家只是继续在各自怀疑的问题上炒作和深挖。

英国《每日电讯报》披露了MH370最后54分钟的通话记录，并且说他们发现了两个奇怪的节点。一是驾驶舱于1时07分时报告说，飞机高度在35000英尺，他们认为这是在不必要地重复6分钟前的话；二是到达胡志明市管区的一个节点，一位驾驶过波音777客机的前英国飞行员说，随后的一系列飞机折转并不意外，因为这一节点，正是一个适合那样做的地点。

英国对于《每日电讯报》披露的最后通话记录，马来西亚政府的代表、国防部长希沙姆丁强调说，还是不便公开[注]。显然，马来西亚还在审核这份最后通话记录，看看有没有自己不能解释的现象或问题，以免损及国家形象。此外，马来西亚还宣布，从明天开始，马方将发布会的频率，改为两天一次或三天一次，而明天将不再召开发布会。据当地新闻记者的了解，马方认为，“目前搜救行动没有更多、更新的内容可以发布了”。

英国著名大报《星期日泰晤士报》的报道相当沉闷，他们是在跟进马来西亚警方的活动。马来西亚警方依旧在调查机组人员，警方已经获

取了马航失联飞机上所有12名机组人员的银行文件、信用卡明细单、房地产按揭文件和其他财务记录。此外，马警方还获得了所有机组人员的手机、电话和电脑记录，了解了机组成员的网络使用习惯，他们正在调查是否有机组人员存在心理问题和经济压力。而刑事调查的重点，则依然集中在机长和副机长身上。

FBI与马来西亚警方在调查机长的问题上产生了矛盾并且公开化，FBI的专家团队认为，如果要从调查中排除机长，就必须找他的妻子详细谈话。FBI的调查人员抱怨说，由于马来西亚警方的顾虑，他们已经等了两周时间了，在这段时间里，由于文化等方面的原因，他们没有找机长妻子做详细谈话。因为在马来西亚，在这种丧亲之痛的情况下，密集提问被认为是不适当的。而现在，他们坚持必须要这样做了。

我认为，马来西亚政府是明白知道机长和机组是清白无辜的，只是他们一向对西方传统殖民者心存敬畏之心，所以虽然最终也算是配合了，但终究还是有些心不甘、情不愿。所以他们偶尔搞点小动作，也是在情在理。

“波音系统”显示的问题，还有另一个层面的情境，解释了在MH370失联事件中，马美关系的特殊性。穿一身黑西装的美FBI人员在马来西亚穿休闲风格服装的警员面前，的确是有些盛气凌人。

由于马来西亚警方人员始终未能成功恢复被删除的硬盘文件，结果硬盘被送到了美国弗吉尼亚州匡提科的FBI实验室。联邦调查局的人员怀疑硬盘中可能已经被“埋”进了一些信息，这是一个精心思考的处理过程，以便覆盖使用过的磁道轨迹。而FBI延迟拿到电脑硬盘驱动器的事情，一般被认为是马来西亚警方与美国调查团队之间产生摩擦的一个原因。一个据称是FBI调查人员的人士趾高气扬地表示，“我们有技术能迅速而有效地做好这件事，但他们不能”。

《新京报》今天发表的报道比较异类，因为他们的报道路线还停留

在过去。有关报道指出，中国的反恐专家、军事评论员岳刚认为，飞机失踪前，一直处于机上专业人员的控制之下，运行轨迹有精心策划的痕迹。可能是劫机人员长途奔袭之后，未能到达目的地，但是燃油提前耗尽，于是试图在海上迫降，但是在海上迫降失败，机体比较完好地沉入了印度洋底。

岳刚认为，通过报道出来的机长的一系列动作可以看出机长有可能参与其中。航班为什么在两个国家航空管制刚接手的时候马上掉头，这是一个很明显的举动。飞机还采取了躲避雷达的动作。再有，飞机超出了正常飞行的高度，这会导致乘客缺氧，反应迟钝，还有关闭了对外通信电台的应答机等，这些举动都很明显。他认为，机长的劫机企图，还是明显的。

《星岛日报》的文章标题为《搜索成中美角力场》，文章援引上海政法大学军事专家倪乐雄的话指出，中国一方面似乎是配合各国的搜救行动，另一方面也借机评估了中国海军在海外执行任务的意志、效率和能力，特别是与美国做比较。美国继早前参与台风海燕吹袭菲律宾的大规模救援行动后，也迅速介入马航客机的搜索工作，数天内派出驱逐舰基德号和平克尼号到南中国海，其后美海军认为在大洋中长程飞机更具搜寻效率，因而改为出动P-3c和 P-8a巡逻机。新加坡南洋科技大学中国问题专家李明江的观点比较坦率，他认为，中国的搜索设备充足，但缺乏经验及与周边国家的安全联系，而美国海军与地区国家的关系远较中国为好，因此更有可能在搜救行动中担当领导角色。

比较极端也比较娱乐的媒体报道是，美国有媒体猜测，MH370可能到达了南极洲。这一美国媒体的报道称，如果客机带足了燃油，足可以供其在空中飞行7小时。若其一直向南飞行，最远可抵达南极洲边缘[注]。而《悉尼先驱晨报》也援引飞行专家的分析称，即便客机燃油耗尽，飞机也还能滑行很远的距离。所以他们均认为，这种可能性是存在的。

信息的价值在于挖掘和发现，我注意到，今天比较有价值的信息是关于飞机黑匣子的。

飞机黑匣子始终是未来搜寻行动中的一个焦点，也是大家关注的重点。因为理论上，失联飞机配备的黑匣子最多能够在水下6000米发出脉冲信号，每秒一次，但信号的范围只有3700米左右，具体效果会受到水文环境等因素的影响，估计信号实际能够穿透的水深在3000米左右。而澳大利亚方面眼下搜寻海域的水深普遍为2500米至4000米，所以情况相当不乐观。尤其值得注意的是，根据预计的失事时间推算，现在飞机黑匣子的电池电量已经消耗了一半左右，如果未来十几天依然不能定位黑匣子，那么在没有寻获漂浮残骸的同时，还将失去定位客机位置的唯一可能性，这一定会使得未来搜寻飞机以及还原失事真相面临更大挑战。

悲观的气氛日益郁积，MH370就像魔鬼之谜，挥之不去，令人费解。

当全世界都在新闻界的带领和推动下，头也不回地驾车冲下悬崖的时候，我们不得不唤醒理智，思考一些问题。正好我过去熟悉的一个外国记者要回国了，他说要聚一下，于是我们选择了一个故宫边上的安静角落，准备好好地回顾一下事情的过程，释放一下心头郁积的思绪。

这位外国记者我叫他老王，他是英国约克郡人，文质彬彬戴副眼镜，外表就像个学者，实际却是个急脾气，整天一副风尘仆仆的样子。他的中文极好，本来是学金融的，但实际却在英国一份世界级大报中谋职。他在中国的时间，即便不算求学的经历也有N多年了，而且还娶了一个中国老婆，这对他语言的进步，还是很有帮助的。有的时候，我甚至都搞不明白的网络语言，他还能告诉我是什么意思。现在，他准备要回英国了，并且准备退出新闻界，为了年幼的孩子，他打算今后从事自由职业，安安静静地写上几本关于中国的书。对于他的选择，我是很佩服的，总有人能轻轻松松地挥别过去，我是肯定不行的，不但国情不同，对各自事业的痴迷程度也是不同的。

眺望着远处的景山，还有更远处北海时隐时现的白塔，绿色笼罩的故宫建筑群，在京城落日云霞的烘托下，简直就是非凡雕刻作品，让人不能不佩服中国古人的智慧和远见。老王来到这个地方很高兴，他说我的选择正确，因为这是他在北京少数不知道但却很喜欢的地方。我早就发现，几乎没有一个来自国外的老外，会喜欢北京的现代建筑作品，哪怕它出自什么什么大师之手，他们无一例外喜欢北京的原因，都是因为京城古老的京腔京韵，也就是真正的北京味。不过，这次是要分手了，我还是点了一瓶产自意大利的白葡萄酒，两个人边喝边聊。

老王的感觉其实与我的差不多。作为记者，他也在始终关切着事态的进展。

马航MH370的失联及搜寻行动，就像是一场空前的世界大考。一个个平时自以为是的世界大国，兴高采烈地走进“考场”，一个个终又灰心丧气地勉强表示要“坚持下去”。最先退出的是越南，后来甚至连马来西亚自己都放弃了，再后来是美国，最后是澳大利亚[注]……只有中国，虽然经验严重不足，但还是默默坚持着，凭借更多的是勇气和责任感，而并非是技能、知识和智慧。

在这个谜一样的过程中，人人都有太多的问题要问，而且不能不问。

老王坚持要我先介绍一下，我们对MH370飞机失联的分析结论。我说，从过去到现在，正如我反复指出的那样，MH370的失联本来就是一个简单的故事，结果却掀起了全球性的轩然大波。情节反复曲折，时有高潮，也时有低谷，马来西亚政府甚至搭进去了政府信誉和国际形象，澳大利亚开始的时候也遭遇过无妄的挫败，而失去亲人的中国乘客家属们迄今难以释怀，这一切究竟到底是怎样发生的？中国以至于世界，究竟应该汲取哪些教训和经验？这是我现在关心的重点。

按照中国习惯，干了一杯葡萄酒之后，我们首先从中国政府谈起。

中国政府在MH370失联之后所做的努力有目共睹，所付出的代价很大，在超常规搜寻过程中，几乎已经做了能够做的一切。今后的问题主要在于汲取其中的高价值经验，让这个国家能够积累起来应对这类事件的知识和技能，从不惜代价走向有效应对。

很显然的道理是，如果什么事情都是不惜代价，那这个国家是不成熟的，也是缺乏效率的，资源并不可能取之不尽，用之不竭，所以必然会在出现某些事件的时候，采取选择性应对的局面，而这样的事情并不应该发生。中国作为一个幅员辽阔的大国，会频繁遇到各种突发事件，如果能够做到及时动员和有效应对，则对这个国家的稳定发展非常有利。所以我们最应该做的事情，就是从发展的角度，从未来的角度，考察MH370失联事件，如何才能做得最好，如何才能做得更好。

作为“中国通”的老王立即顺着问下去，怎么评价中国政府部门的作用和表现？

我回答说，在突发事件中，政府部门的作用值得我们重新审视和思考，政府部门所擅长的是常规事务，无论你怎么看这些常规事务，这个部门的所有人，所受到的教育，所拥有的知识和资源，都是应对常规事务的。一旦遭遇突发事件，一味地依靠政府部门就会出现效率和可靠性方面的问题，反应就会很慢，错误难免。

现在对于这样的问题，主要是采用联席会的方式予以克服，但这种方式解决不了根本问题。一群信息有限、资源有限、训练有限的人，并不会因为只是坐在了一起，一切问题就都迎刃而解了。这种解决问题的方式，只能解决一些因部门分割设限造成的信息阻隔，以及一些相关的常识问题。

从MH370失联过程的政府行为模式来看，马来西亚的政府部门是根本组合不了的，中国政府部门是能够组合的，但所发挥的作用也有一定的限度，最终也还是没有成功地解决问题。依然受到信息的强烈约束，

最终没有表现出自信的判断，从而争取到更多的搜寻时间和领先地位。

那么，如何改进呢？

政府部门的改进主要循着两种途径和思路，一是采取美国那样的弹性体制，一个部门牵头，由政府部门兼容应急任务。二是采取俄罗斯式的做法，成立紧急情况部，实际负责所有的一切。从目前世界的大趋势来看，是走向了集中式领导，如“九一一”事件之后，美国也成立了国家安全委员会，负责统筹分散的情报机构，避免各自为政。现在的中国，也在2013年末成立了类似的机构，这就为今后更有效率地处理突发事件奠定了基础。

不过，成立机构是一回事，让机构有效运作是另一回事。

问题的关键在于运作，集中式的领导体制，要求政府原有部门序列管好各自的资源，执行各自的任务，而决策由集中式的领导部门来做。如何成功领导呢？需要知识和技能。知识的准备是确保这种集中式领导能否成功的关键，这样的集中式领导机制也并不能集中所有的能人，应对所有的从“非典”、禽流感、地震到MH370失联的突发事件，随时候命。集中式领导机制下，最重要的是掌握部门资源的分布，知道哪里有什么，知道哪里的人能够做什么。再就是很重要的一点，要能够通过有效的、精心设计的顾问制度(注)，在外界智库的帮助下，做出合理、有效的判断和决策。

在技能方面，最重要、最核心的就是信息。集中式领导机制的有效运作，是通过信息和信息分析来实现的。如果驾驭信息的能力有明显的缺陷，则资源的调配就可能出现问题，任务的执行也难以落实，判断就可能出现失误，集中式领导机制的运作终将出现极大的阻碍。而缺乏有效信息支持的集中式领导体制，更易出现的状况还在于，无效运作或空转的局面，很可能只有一个“高大上”的形象，但无实质效果。

外界对中国军方在这次搜救行动中的表现始终很关心，但这个问题很敏感，不过也不是不能谈，因为在这次搜救MH370的过程中，一切都被摊开来摆在那里。老王同样问到了这个问题，希望我这个战略研究学者能够坦诚地谈谈这方面的问题。

我回答说，这一次的MH370搜救行动中，军方的作用很大，表现空前显眼。尤其是中国海军在南中海区域的作为很大，表现积极和有效，可惜疑似目标海域搞错了，从而使得这些努力和装备投放在一定程度上放空了。空军在南印度洋的表现也很积极，这是中国空军第一次踏上地球赤道以南执行战备级的任务。

从处理突发事件的角度看，一个国家的军事力量只能是作为一种战略资源力量来看待，陆海空三军，只是大棋局中的三个棋子，如何有效运用还是要看集中式的领导体制，由他们来决定这三个棋子的分布和运用。这是中国军事力量在类似MH370失联事件中发挥作用的前提，军方没有能力，也无法做到包打天下，实现一切。他们如同政府其他部门一样，仅仅只是一个部门，无非是拥有军备资源而已。

从MH370的搜寻过程来看，中国海军依旧是一支近海海军，只是能力范围扩大了，可以有效扩充到南中国海。至于更远的地方，如南印度洋，中国海军目前还处于探索阶段，中国的“大航海时代”还远未到来。而要实现中国的“大航海时代”，需要更多人、更长时间的努力，需要建立广泛有效的国际安全关系，需要重新调整、规划和设计装备以及装备投资。从中国海军的近期战略任务来看，最重要的是和平时期的应急、突发任务体系的设定，要将各种应急事件作为和平时期的战略任务对待，投资于有效装备，确保完善的执行序列。

至于空军的作用，更多的是在国内而非国外发挥。打造一支战略空军，是中国长期以来的梦想，但这种梦想的实现，必须建立在有效国际安全关系以及全球基地体系的基础之上，战略空军梦的实现，绝非仅仅是拥有若干架大型远程飞机那么简单，这是一个长期而复杂的系统建设

问题。

不过，虽然空军目前因客观条件限制而国际作用有限，但我相信，空军并非在未来的跨国应急事件中完全无能为力。我认为，中国空军在当下条件下，可以执行一种"有限战略任务"的策略，根据一系列的假定条件，来设计空军的战略任务，只要满足并且明确这些假定条件，如航线、保障、机场或基地、合作关系等条件，空军就可确保有效执行任务。这样一来，中国空军现在就可成为一支有限战略空军力量而不是要等到将来，因此这样的策略目标可视为中国全球战略空军之梦的基础。

话题转向了海洋，老王从小在英国长大，整个英国历史简直就是一部航海史。他和我都知道，中国并非是一个现代航海文化浓厚的大国，中国很少见到那种世界各国随处可见的航海历史博物馆，各地的现代城市虽然日新月异，发展很快，但与海洋的关系也是极为淡薄，至于中国从事过环球航海的航海家更是屈指可数，社会大众对海洋的了解极为有限，基本都止步于历史书所记载的少数人物和事情。老王问我，这样的现状，今后是否会发生改变？

我相信，这的确是现实，中国海洋文化的底子很薄，但今后这种情况会改变，关键是要用海洋产业的大发展来带动海洋文化。海洋产业的发展至关重要，大海不仅仅是吞噬了MH370生命的黑洞，它还证明了中国并非是一个真正意义上的航海大国。这只有通过大力发展海洋产业，加强对海洋的了解深度，才能解决问题。

通常意义上的海洋产业，是指人类利用海洋资源和空间所进行的各类生产和服务活动。在世界范围内已发展成熟的海洋产业有海洋渔业、海水增养殖业、海水制盐及盐化工业、海洋石油工业、海洋娱乐和旅游业、海洋交通运输业和滨海砂矿开采业等。不过，我认为除了生产活动之外，海洋服务业也极具重大战略意义，毕竟任何生产活动都难以脱离服务业的支持。

从目前情况看，中国只是一个发展中的海洋大国，有着18000千米的大陆岸线、14000千米的岛屿岸线，6500多个500平方米以上的岛屿和近300万平方千米的主张管辖海域。据国土资源部统计，“十一五”期间，中国海洋经济年均增长13.5%，持续高于同期国民经济增速。2011年，中国海洋生产总值达到4.557万亿元，与“十一五”初期（2006年的2.1592万亿元）相比翻了一番多；海洋生产总值占国内生产总值和沿海地区生产总值的比重分别为9.7%和15.9%；7亿多就业人口当中涉海的就业人口只有3420万人。

从中国的条件看，认识海洋、开发海洋的能力正在不断提高。随着海洋开发的范围扩大，发现新资源、开发新领域的经济活动还会形成一系列的海洋新兴产业，所有这一切，使得海洋产业在中国经济新常态条件下，可以成为另一个极富活力的突破口，存在着巨大的发展空间。

所以，无论是从中国经济发展还是类似MH370失联这样的突发事件角度来看，海洋产业的发展都将会为问题的解决创造并提供一个更为有效率的平台，为解决问题创造条件，铺平道路，建立更多的利益纽带，提供更多的助益与合作可能。尤其是考虑未来海上丝绸之路的发展问题，没有海洋产业作为基础，这一战略的实现，将会遭遇极大的问题和挑战。从国家战略的层面看海洋产业，实际这也是将战略问题市场化，用市场的办法来解决战略问题的必由之路。我们必须相信，海洋中的能量不可计量，关键在于要将其纳入国家战略，在战略舞台上让其发挥价值和作用。

老王是约克郡人，那里我去过多次，有将近2000年历史的约克大教堂，是英国最大的哥特式大教堂，整个约克古城都弥漫着罗马时代和中世纪气氛。而少有中国人到访的约克郡乡间，其实更具英格兰风情。在那里，你可以在曙光初现的晨雾缭绕中，看见少女牵着俊美的马匹在清晨遛马。伊丽莎白女王的父亲乔治六世曾经说过“The history of York is the history of England”（约克的历史就是英格兰的历史），不是没有原

因的。由于约克郡出产英国最好的羊毛，所以我经常对老王开玩笑说，他就是一个英国农民。

农民自有农民的气质，务实就是其中一个。谈了许久之后，老王突然转向了一个对中国来说很现实的问题，我们在这次MH370搜救行动中，看到了中国政府的努力，也看到了其中的问题，未来的中国会构建怎样的国际安全关系？

这个问题真的很关键，这是地缘政治中，尤其是在跨国合作当中无法回避的问题。一个国家要想真正走向世界，建立新型国际安全合作关系是必不可少的保障。没有良好的安全合作关系存在，人家不配合，你一点办法也没有，只能自己找台阶下台，走向世界要么是一句空话，要么就要看别人的脸色与恩赐。

长期以来，我们对建立国际安全合作关系的态度非常谨慎，甚至连各国军队之间热线的建立都是在反复掂量之后逐渐采用，这样保守的态度不利于国际安全合作关系的建立。我们应该看到，国际安全合作关系有意识形态的问题，但更有利益交换的问题，中国完全可以营造出新型国际安全合作关系。

我把长期以来的战略思考，告诉了老王。

要让人家接受你、信任你，就有一个国家形象的塑造问题。外交部层面的国家关系，都是场面上的事情，各国之间该有的都会有，但这不等同于安全合作关系，那属于深层次的关系。打个比方来说，街坊邻居，见面点点头是一回事，关键时刻，真心大力伸手帮忙的，是另一回事，关系的深浅不同，层次不同。而国际安全合作关系，是一种深入世界的核心关系，没有取得别人的信任，这种关系是难以建立的。

于是，问题来了，中国未来应以什么样的形象走向世界？西方国家有着意识形态的共识，他们的形象是一种传统形象。中国应该怎么办？

我长期以来坚持认为，中国应该在世界上以一种高举和平主义大旗的形象去营造自己的国际地位，减少世界各国的不信任。35年来，中国是世界上唯一一个没有参加过任何一场造成平民大量伤亡的战争的世界大国，甚至连北欧那些奉行和平路线的国家都有不少参加过平民大量死伤的阿富汗战争。这样的事实为什么不去善加利用，营造自己的大国形象？这是我百思不得其解的问题。

高举和平主义大旗建立大国形象，那么国家利益的竞争怎么办？冲突如何解决？我认为，这根本不是一个问题，国家利益和国家的行为原则是两码事，和平与冲突并非是不可调和的，其中的关键是如何对待平民，中国不会参加种族冲突，不会参加宗教战争，但如果冲突不可避免，那么就要坚决应对，但这是国家利益的竞争，依旧不是针对平民的战争。因此我相信，只要有效地、前瞻性地驾驭信息机器，那么中国的和平大国形象是可以建立的，国家利益是可以确保的。而这些将为中国的国际安全合作关系的建立，铺平道路。

讲到这里，我答应送给老王一份我写的“均衡竞争学说”资料，这套理论我做了很多年，已经形成了一些体系和原则。老王个人是赞同中国高举和平主义大旗的理论，他认为，这是务实的战略思想，像文明冲突论一样，将对西方世界有影响和冲击。但他也像所有的外国人一样，认为中国在未来实践层面还有很多的考验。

话题扯远了，也就没有边界了。老王认为，中国的外交部门还是需要改革的，他这是有感而发。因为在MH370的失联及搜寻过程中，人们容易对外交部门的工作产生质疑。对于这个观点，我是不太同意的，我以为，中国的外交部门除了内务管理之外并无什么因此要大改的地方。外交部门也是政府部门之一，他们也只能运作常规事务，将突发事件中所有协调和交涉的重担压在外交部门头上，而且希望短期之内实现一切、领导一切，这是根本不现实的。外交部以及使馆没有这样的资源能力，更没有这样的信息能力，这只有在国家层面来解决，只有集中式的

领导机制以及特别的国际合作框架和安排，才能解决问题。

人们对外交部门的指责和质疑，我相信与外交部门人员平常所建立的自我形象有关。有的时候，吹得可能是厉害了一点。如果你是万能的权威，自然人们遇事对你就会有万能的要求。因此，中国的外交部门，应该在日常工作中更加注重与国内媒体的沟通，尽量平等地分享信息，让人们和社会更加客观地了解中国外交工作，这将有助于外交部门今后赢得更大程度上的支持，而不仅仅是夸赞“外长真帅”。

当然，这是实话实说了。

话题转向了马来西亚，两个人就更有的聊了。老王对马来西亚也很熟悉，那里原本就是英国的殖民地，而且同属亚洲，为了采访活动，他去过不止一两次。他对马来西亚比我还怨气深重，因为他曾经承诺报社要在中国和马来西亚进行双边采访，最后写成文章，结果由于信息反复多变，情况都搞不清楚，让他根本无从下笔。他问我，依你之见，马来西亚政府在MH370失联过程中，最大的问题是什么？

这个看似轻轻松松的问题对我就有挑战了，因为安邦咨询现在依旧在马来西亚设立有分支机构，这是需要把握分寸的问题。于是，我回答说，我还是从中国方面应该汲取的经验和教训来谈谈马来西亚的问题吧。

马来西亚在MH370失联问题上的经验和教训是很惨重的，他们努力过，同样付出了很多，但最终还是前赴后继地失败，遭到全世界的责难。出现这些问题的根源，当然在于马来西亚政府根深蒂固的官僚主义治理文化以及社会宗教政治，马来西亚政府所发生的种种问题，即便是提供积极的信息帮助也是无用的，其体质约束将必然会造成这样的结果。

举一例子来看，根据安邦咨询掌握的信息，其实是马来西亚航空公

司的基层人员首先发现的飞机发动机ping信号的问题，并要求咨询和调查[注]。国际海事卫星组织在接获马航的咨询要求之后，才发现确实是可以提供帮助的，有助于确定搜寻位置，并告知了马来西亚方面。而马来西亚高层在忙乱之中根本无暇顾及这样的“小事”，甚至可能基于对信息的无知而认为是无稽之谈，所以根本未加理会。结果，国际海事卫星组织自己又做了进一步的调查和计算，并向世界发布了确定的结果，直到引发了媒体界的轩然大波，马来西亚政府才明白又犯了大错。

所以，真正以马来西亚政府为参照，我们应该注意和改进的领域，主要是对信息原理的再认识。信息能载舟，也能覆舟。一个政府要想确保在突发事件中有效解决问题，必须保证信息的透明度，必须要能在第一时间吸纳有效信息，政府必须要争取成为信息的主导力量，而不是亦步亦趋地被动跟随。而要实现这一点，对信息就必须采取开放的态度，在信息开放中，也只有在信息开放中，才能真正建立客观的权威形象。一旦这样的客观权威形象建立起来，信息主导的价值和作用就会凸显，信息才能成为政府治理的有效工具，而不是障碍。

所以，信息的开放与客观权威的建立，两者是有关系的。

马来西亚政府的问题，其核心是简单的，他们始终希望能够主导信息，但却始终未能做到信息开放，因而从根本上就自我塑造了一种集体不信任的氛围，最终一切努力也就白费了。威权可以领导人民，但信息可以驱动人民。我希望看到的情况是，马来西亚政府做不到的事情，中国今后能够做到。

空难中的乘客家属从来是一个引人注目的群体，国际上也非常重视这个群体，所以空难的调查报告都有专门的一个环节要讨论这个问题。老王本身就是一名记者，也曾试图采访过乘客家属，但最终收获不多，感觉乘客家属的对立情绪很大。他问我怎么看乘客家属的问题。

我知道老王的问题是以新闻职业伦理为背景的，这是一个很复杂的

问题，说来话长。如果简明回答，新闻的职业伦理，实际是信息社会中信息伦理的组成部分，这会涉及一系列的职业原则。只有大家都遵守这些原则，那么信息社会的秩序才会建立起来，否则一窝蜂地抢新闻，什么顾忌也没有了，职业伦理是根本也谈不上的。从这一点来看，中国新闻业还是一种原始的状态，没有行业尊严，没有原则，过去是，现在也还是。

问题还有另一方面。

马航MH370的乘客家属是一个值得同情的群体，他们失去了亲人，而且始终不知其下落，这在传统东方文化中是最为令人抱憾终生的事情。其中的心理折磨和对亲人的思念之痛，恐非外人所能理解。因此如何看待和处理直接利益相关者在突发事件中的关系和地位，这是一个极具意义的挑战。

我们必须看到和承认，乘客家属的一些所作所为并无助于MH370失联的调查和搜寻行动，分散了社会资源，分散了社会的注意力。虽然对马来西亚政府造成了一定的压力，但这种压力的形成是以中国大众在世界的形象为代价的。最终非但无助于真正解决问题，反而可能为今后解决这些问题制造更多的障碍，对乘客家属自己也非常不利。事实上，在如何处理乘客家属问题上，马来西亚和中方，一再暴露出存在有若干摩擦的迹象。㊟

这其中有哪些经验和教训值得反思和汲取呢？

我认为，首先是乘客家属的照顾和组织工作存在问题，将乘客家属集中在一起，是一个有欠考虑的主意。悲伤情绪是可以互相传染的，乘客家属应该分散而不是集中，让悲伤、无助甚至敌意情绪的蔓延升温。其次，政府部门可能过于相信自己的主导能力和决定性作用，实际应该发挥的是政府与民间两种力量。第一，政府应该公开承担起责任，提供各种充分到位的信息和资源服务，在乘客家属中建立起牢固的信任关

系；第二，在政府的支持下，通过高水平组织起来的NGO志愿者，提供直接服务，尽量帮助他们，指导他们；第三，充分发挥政府的信息优势，提供信息协助，告诉乘客家属，什么是可信的，什么是不可信的，什么事情在什么阶段，可以做到什么程度。当然所有这一切都必须在某种信息逻辑的支配下，才能实现。

从经验和教训的角度来看，MH370失联之后，政府部门在所有这三点上都做了一定程度的努力，但也都存在着一定的问题。最重要的是，未来应该对这些方面的建设予以网络化，尤其应注意的是，这种社会化的应急网络只有在平常注意营造，才能在关键时刻发挥作用。现在，MH370失联的处理过程尚未结束。今后这些方面的建设和作用，我相信是可以观察得到的。

问题越来越多地涉及新闻媒体，老王狡猾地嘿嘿笑着问我，中国媒体的表现如何？

我也哈哈一笑，举杯喝了一口，然后回答说，你是记者，你了解媒体圈子。在MH370失联的过程中，中国传媒界扮演的是一个悲剧性的角色。他们付出了很多，尽了极大的努力，但最后结果却是，乘客家属不满意，政府不满意，社会也不满意。中国新闻界应该反思的是，社会已经进步到一个信息时代，传统的新闻作业模式应该改变，必须正确认识信息与新闻的关系，赢得信息界的支持与合作。

长期以来，中国新闻界作为无冕之王是牛气冲天的。但牛气的结果，只是出洋相。为什么会这样？新闻代替不了信息，新闻在理论上只是真相的传声筒，但如果真相是一个过程，是一个很长的、曲折反复的运动过程，则新闻界即便面对真相，也可能与之错失交臂。所以，新闻一定要与信息相结合，要与智库和信息机构进行融合发展，这样才有力量，这样才能获得方向性的支持。

在信息时代，戏剧化的专家讨论模式即将破产。人们到处可以获得

信息，几乎眨眼之间就能发现舞台之上专家的信息并不正确，甚至有可能专家尚不如社会大众知道的多，结果就是媒体的自我丑角化。如何解决这一问题呢？我相信，同类机构的紧密合作也许是今后必然的选择。只有用团队代替专家个人，只有用机构来提升权威性，才有可能使新闻报道的权威性增加，重构新闻媒体的价值。

最后，也是最重要的一点是，未来严肃的媒体必然战胜娱乐化的节目。现在的娱乐当道，实际是因为没人真正用到媒体，反正闲着也是闲着，娱乐一下也好。

老王听到我最后一句，忍不住哈哈大笑起来，他知道我的意思，这的确是中国有待改变的现实。但问题是，社会大众已经习惯了娱乐，失去了娱乐，他们能答应吗？他咬着舌头拖长音说话，把“答应”两个字说成了“大应”。我也笑着学他说话，不答应，也得答应，娱乐化的中国是没有前途的。

MH370失联的过程，实际提供了一个难得的机会，使得我们得以比较集中的、在一个比较大的空间范围里面观察现在社会大众的反应。我相信，这种观察的结果并不令人乐观，社会的八卦和娱乐倾向依旧反映在事件的前后过程。很多人是以严肃的名义在行娱乐之实，八卦化的新闻以及肆意的评论，到处充斥。即便是某些严肃的讨论，由于存在各种错误，最后也实际沦为了八卦和娱乐。

这是中国社会中存在的老问题。

很多人设想通过建立主流价值观来解决这一问题，但效果并不理想。原因在于，主流价值观并不是未受重视，而是难于建立。说说容易，做起来难。中国当今的社会结构不但是纺锤形的，中间大两头小，而且问题在于，这个社会结构是向下倾斜的，实际变成了水滴形。在整体国民素质提高之前，中国就以超高速进入了信息社会，几乎人人拥有信息工具，这就又大幅度提升了以信息形态参与社会意见的可能性和普

遍性，于是这就造成了新问题。

大众文化倾向明显受制于群体规模，大家都在娱乐，于是也只好跟着娱乐，从而导致社会趋势彻底走向了低俗化。在这样的社会中，没有什么是不能娱乐的，没有什么是不能八卦的，本来是调查机组成员的问题，实际却是在深挖机长的女朋友，这样的娱乐型社会，很难真正形成凝聚起来的力量。因为大家在娱乐别人的同时，也在娱乐自己；在消费别人的时候，也在消费自己。

这是一种典型的自我消耗型的社会。

如何解决这个问题呢？这是一个困难的挑战，民众的社会意识，主要是参与意识、利益意识、娱乐意识、权力意识，娱乐本来就是一种权力，大众有权娱乐，只是有时这种普遍化的娱乐会起到软化社会的危害性作用。要解决这个问题，只能从娱乐走向严肃，让官员先严肃起来，让媒体先严肃起来，让专家学者先严肃起来，社会才有可能严肃起来认真对待这个问题。

娱乐型社会，并非是一个成熟社会的表现，它是幼稚与无奈的反映和表现。

“让官员先严肃起来。”老王若有所思地点点头，问道，“你对中国这次的搜救组织工作如何评价？”

我说，中国在MH370失联及搜寻行动中的表现是积极的，但并非不存在问题，政府、外交、海事、公安、新闻、军队和情报各部门之间还是存在较为明显的配合问题。先是外交主导，此后是海事主导，再后来是军队主导，每逢关键时刻还要政府高层推动、喊话，这样的多中心式的递进过程，本身就证明存在着问题。多中心实际就是无中心，最后还是中央领导说了算。

现实表明，中国现在还缺乏一个能够在突发事件中被证明是真正有效率的、拥有强大信息能力的集中式领导机构㊟，能够在这种突发事件面前，通过富有成效的运作，运用尽量少的社会资源，自信地完成使命。我相信，只有这样的机构出现尤其能够真实履行职责的时候，我们才谈得上将MH370失联过程中的经验性财富，转化为中国在世界的地位和能力，才能为社会提供安全感。否则，恐怕连事后的经验总结都是问题，也不会有多大程度的改进。

最后，话题还是回到了信息社会，这个是我的长项。老王的问题其实与很多人的问题一样，疑问都是围绕对信息的认识。对此，我的解释也是围绕着信息认识来讲的。

我们可以看到，信息以及信息分析在MH370的搜救过程扮演了多么重要的角色。搜救资源的投放需要信息，搜救力量的部署需要信息，国际上的安全合作与信任需要信息，抢救生命需要信息，稳定社会和乘客家属也需要信息。信息无处不在，信息带来了欢乐，也带来了悲伤，信息推动着社会的运转，决定着万千群众、经济与产业，当然还有社会和国家的命运。

但是，我们的社会对信息的了解实际是非常初步的。比如在形势紧迫，亟待决策之际，有人会要求拿出科学层面的证明，看似也是一番科学道理，实际不但是坐待时机逝去，也是宁愿继续坚持原有的错误。而这种所谓的“科学道理”要求，也是一种充满荒谬的逻辑，任何事物运动都是有规律可循的，都是在原理基础上可推导的，只要了解了这一点，就会如同了解男女之间的分别一样，知道该如何行动，而不会迷信所谓的“科学道理”。与之相比，西方国家为何一看就明白，立即掉头投入主力前往南印度洋搜寻？这种自信，还是源自于对信息原理的了解和把握。

此外，信息文明的建设也是任重道远。如同社会文明一样，信息社

会也拥有自己的文化、传承和秩序，也有信息伦理等诸多问题，这些因素构成了信息文明的核心。信息社会中自然会有无政府主义形态的趋势，互联网本身就是一个狂热的平台，想骂谁就骂谁，想怎么骂就怎么骂，但这应属于亚文化而不是主流文化。一旦在信息社会中，主流文化与亚文化的博弈，让亚文化占了上风，则整个社会将会随时面临失序的潜在危险。这种状态下的信息社会，将会是血腥的，充满了诅咒与怨恨。现在互联网的电商凭借人们对网络的依赖而发展得如火如荼，一旦人们对互联网避之犹恐不及，那还有什么“钱途”？所以，信息社会的地下之火可以存在，但必须有序运动，不能让地下之火随意喷发，摧毁一切。

讲了这么多信息文明和信息伦理，其实这些都是一些公开的、共识性的底线和原则，非常简单，像对个人隐私权的尊重，对信息准确的正确理解，等等。简单而透明，大家都能遵守；不遵守，就会被淹没，这样的伦理底线建立起来，才能谈得上信息文明，信息社会的繁荣就有保证。

所以，信息文明至关重要。

我跟老王是相识很久的朋友，所以才会拿出时间来彻夜长谈，这是一种令人感觉愉快的理性交流。现在的社会，理智成了高度稀缺的资源，口水转瞬间就能淹没一切，混淆一切是非，究竟该怎么办呢？我的观点是，一个社会通过严肃的讨论，结合事实来总结和反思，哪怕这会被视为一种批评，也是十分必要的。大家终究会看到这种严肃的讨论和反思，与那种肆无忌惮的攻击，与情绪发泄意见表达之间的明显区别。信息世界不能是垃圾场，什么脏东西都往里扔，完美与缺陷是可以形成对比的，如果我们能够正视缺陷，那么完美也将靠近，虽然可能永远不会有真正的完美。

时间过得很快，在京城浓郁的夜色中，我跟老王拥抱、握手而别，彼此互道take care，两人都有点依依不舍，心中也都清楚，一别之后，

不知道什么时候才能再相见。我沿着京城狭窄的胡同走到大街上，感觉心中块垒去掉了不少，人也变得轻松了一些。坐上出租车，我摇下了玻璃窗，任凭春日尚有寒意的夜风迎面吹来，心中在想，中国作为一个泱泱大国，应该在消耗资源如此巨大、世界范围内影响如此巨大的事情上做出更全面的思考和总结，这样的大国才能有前途，才能对得起消失的239个生命。

1. 实际为国际海事卫星组织，但罗尔斯·罗伊斯公司也曾透露过信息。
2. 过了一段时间之后，马来西亚还是公开了这份记录。
3. 实际可能性微乎其微，因为飞机在折返后试图迫降吉隆坡之际，机组可能会放油，我个人估计，实际能够飞行的时间不会超过6小时。
4. 由于判断搜寻不会有结果，澳大利亚曾在4月间中断搜寻MH370飞机。
5. 各国的经验均表明，精良的顾问制度是确保集中式体制成功的关键。如果只是一帮知识界的“穷哥们儿”互相介绍项目，那是不会有好结果的。
6. 也有可能当时马航咨询的是发动机的制造商罗尔斯·罗伊斯公司，而罗尔斯·罗伊斯公司又与国际海事卫星组织取得联系，从而使问题水落石出。
7. 马方曾经澄清，将乘客家属集中在一起是中方的主张和意思。
8. 中央国家安全委员会，简称“国安委”“中央国安委”，全称为“中国共产党中央国家安全委员会”，是中国共产党中央委员会下属机构。经由中国共产党第十八届中央委员会第三次全体会议后，于2013年11月12日刚刚成立，负责统筹和协调涉及国家安全的重要工作。

第十六天，2014年3月23日

接近尾声了。

很多人在这一天已经意识到了这一点。

“波音系统”显示的信息越来越无聊，也越来越贴近真实，每当这样的情况出现，就预示着，事情即将告一段落。犹如现在“波音系统”中的信息，基本都是否定的信息。这些信息包括：

锂电池无问题。

有媒体消息指马航失联客机在机上装载有锂电池，有可能导致起火燃烧。马航首席执行长叶海亚表示，已经对货物中的电池做了妥善处理，两个电池并不会产生问题。马方表示，锂电池的包装符合国际民用航空组织和国际航空运输协会的要求。马航对货物的检查都会遵循相关的条例，一旦在X光过检的时候发现疑似物体，会及时阻止货物传向机舱，会将有问题的货物截断下来进行重新检查和申报。

没有收到任何组织的诉求或勒索。

马方回答乘客家属质疑时再次表示，有关MH370失联迄今，没有任何个人、团体或机构跟我们联系，或者提出任何诉求。对我们来说飞机失联事件，远远高于任何政治事件，马政府对搜救工作予以最高的重视，因此马方不会隐瞒与失联航班相关的政治诉求。

航班上没有发生争斗。

关于飞机无应答的问题，怎样确定飞机内有否打斗的情况？马来西亚方面回应称，我们是根据无线电通信情况判断飞机内情况，根据此次无线电通讯等显示，航班内没有争斗迹象。3月8日1时19分，吉隆坡空管员最后一次与MH370通话后，飞机交接给胡志明市空管中心，之后没有任何渠道与飞机再进行沟通，所以在“这段时间后，我们就无法判断飞机内的情况了”。

马来西亚击落MH370飞机完全没可能。

有不少网络消息怀疑马来西亚自己误击落了这架客机，对此，马来西亚方面回应指出，根据目前所有数据和信息，飞机完全没有被马来西亚军方击落的可能。我很难回答飞机是否被其他国家击落，但我个人认为可能性很低。

机组人员无问题。

马方再次强调，根据目前所得到的信息，在失联客机机长家中的飞行模拟器上，没有找到能够做出结论的任何证据。马方表示，情报机构曾经带着“有限的证据”回去分析，但最终没有发现任何迹象指向某一个乘客和机组人员，他们仍然无法确定事件是否与劫机有关。

……

一连串的答案，结果都是一样的。

马来西亚虽然自己号称有“数千个疑问”，但他们现在已经基本自我否定了过去他们自己提出的所有怀疑和可能性。

剩下的还有什么呢？当然就是飞机故障。

外部世界对马来西亚的评价。

台湾学者陈鸿瑜指出，就政治情况来说，马来西亚是比较特别的；表面上它是民主政治，事实上它是建立在种族政治基础上。从1957年独立以来，对待不同种族就有不同的法律。若以西方民主标准来论，这是不对的！马来西亚的政治意识形态也认为西方的人权观与政治权力关系是不适合东方的，所以宪法上保障马来人的特殊权利。简单地说，是排斥西方式的民主。

《纽约时报》评论说，独立50多年以来，凭借对信息的严密控制、对反对派的恐吓以及直到最近还很强劲的经济增长，马执政联盟一直牢牢把持着权力，不曾间断。然而，全世界对马航客机失踪一事的困惑已对该国家长式的专断政治文化提出了挑战，也让该国惯受娇纵的领导人受到了严厉评判。

美国华盛顿战略国际研究中心东南亚专家恩斯特•鲍威尔直截了当地谴责说，马来西亚方面应该受到批评，他们对这件事的应对糟透了。

美国外交关系委员会高级研究员约舒亚指出，马来西亚尽管从理论上讲是一个定期举行选举的民主国家，但马自从独立50多年来一直被同一个执政联盟所统治，而这个执政联盟以缺少透明和对媒体及公民的冷漠而出名。

马来西亚籍旅英小说家欧大旭认为，马来西亚心照不宣地承认，摩天大楼和奢华的商场不能掩饰东南亚最严重的巨大贫富差距、族群间持续的紧张关系、岌岌可危的民主制度，以及高调的暴力犯罪风潮。

曾为马来西亚一名反对派政客担任助理的管理顾问李怡美（Lee Ee May，音译）表示，马来西亚政府从来没有面临过展开此类行动的压力，但是，国际社会已经盯上了他们，他们根本无处藏身。

阿联酋《海湾新闻报》写道，多年来，马执政党认为高质量的公路、港口和桥梁，标志性的摩天大楼和新首都会引领该国走向繁荣，但事实上，软件环境更重要。

前马来西亚高级公务员拉蒙•纳瓦拉特纳姆（Ramon Navaratnam）对政府则表达了理解，他认为，这几乎是一个独一无二的情况，谁都会猝不及防。

马来西亚前律师协会主管亚比加•斯里瓦森则认为，马来西亚政府已经习惯了先前的日子，这场危机让官员们以他们并不熟悉的方式承担责任。

云南省社会科学院研究东南亚的学者朱振明认为，如果不催他们（马来西亚官员），他们就不会行动，这主要是因为他们的行政管理能力，但也与他们的文化有关。

暨南大学东南亚研究所教授庄礼伟指出，像（马航）这种关联企业，还包括公务员和军方，少数族裔很少，基本上都是马来人。这可能导致整个队伍素质会打折扣，因为录取不完全是择优，还要按照种族优先的原则。马来西亚政府的效率一直是个问题，不是有个U盘的发明人最后把企业搬到中国台湾去了吗[注]？他觉得政府太慢，而且明里暗里对华人企业有一些刁难和歧视。

马来西亚前总理马哈蒂尔作为老练的政治家，为马来西亚辩护说，如果你说马来西亚失败（处理客机失联），这也意味美国和其他（协助）国家一样失败。要批评的确很容易，可是大马面对的是一种世界上任何国家都不曾面对的情况，现在不是玩责怪游戏的时候。

萧伟基，来自马来西亚吉隆坡，现居中国香港，新闻人。他评论说，总体来讲，马来西亚籍的乘客家属基本相信政府，也比较有耐心等待。至于对政府专业不足的指责，马来西亚人也赞同，但可能就是因为

太熟悉本国政府的能力，所以他们不会认为政府有什么隐情，仅仅是能力的问题。

由于搜寻终点早已经远离马来西亚力所能及的地方，走向了南印度洋，吉隆坡新闻发布会的使命也正在接近终结。《新京报》的记者向外界描述了这个令世界纠结和恼怒了十几天的地方，特别是其中的情景。记者写道：

每天，吉隆坡的官方发布会没有给公众更多的有效信息，反而加重了外界对于失联航班的猜测，使整个事件变得扑朔迷离。

作为此次事件的信息发布中心，机场旁最大的Sama-Sama酒店聚集了世界几乎所有的主要媒体。

信息发布厅设在酒店一层，从狭窄的扶梯而下，右侧的大厅瞬间让视野变得开阔。所有电视媒体都在这里摆开了架势，每隔几米就是一个媒体的操作间。

顺着大厅走廊前行，媒体休息间和发布会现场就在走廊的尽头。休息区的展板上会公布一些官方信息，细看没有什么价值，但这里24小时都提供瓶装水，在饭点，还有餐点，一般是炒饭、小糕点和一样的蔬菜热炒。

发布大厅是个阶梯形的会议室，从最高处看下去，空间很小，更像是一个小型教室，最前面的桌子上摆满了各个媒体的话筒，稍晚点进场，设备和人都无立足之地。

在整个信息发布大厅有两道安保，基本保持在10人左右，最近所有进入发布会现场的记者都必须检验证件，警察要核对身份后才能入场，这里的警察执勤时一身黑色制服，腰间系着宽大的皮带，上面装配德国

制瓦尔特P99佩枪、备用弹匣、手铐、警棍。站在电梯口，要人保护通道的军方执勤人员，则身穿迷彩避弹衣，肩背MP5冲锋枪。

例行的发布会是每天17时30分开始，一位从第一天就参加发布会的记者说，“我的工作就是守在这里，而每天在这里得到的信息不会比网络上的流言更准确”。

中澳两国因记者报道问题产生摩擦。

MH370事件中，记者肩负着信息传递的使命，但他们无论是在马来西亚还是澳大利亚，处境都非常艰难。最新来自澳大利亚的消息，包括澳大利亚媒体的报道称，在马航MH370搜索工作重点转移到南印度洋之际，澳大利亚政府对事件的表态尤为引人关注，但也因而引发了一场媒体摩擦。在一场有关MH370众多媒体出席的新闻通报会上，两名中国记者被拒之门外。

负责报道马航MH370的中国记者们表示，他们被澳大利亚政府“拒绝”出席澳大利亚海事安全局（AMSA）有关MH370的新闻通报会。中国记者们视这一举动为澳大利亚政府控制媒体的表现，他们对此非常愤怒。而中国方面此后似乎也采取了“报复”行动。

澳大利亚《悉尼先驱晨报》的报道称，两名中国记者被拒绝入场参加澳海事安全局的新闻通报会后，决定前往澳海事安全局的停车场去追逐澳大利亚副总理特拉斯。两名中国记者拦住了特拉斯并做了即时采访，同时抱怨他们因为遭到封锁，所以无法在记者会上提问澳海事安全局的局长约翰•杨（John Young）。当时，澳海事安全局将一名保安放在了其总部门前把关。

香港凤凰卫视驻澳大利亚首席记者杨海鹰（George Yang）描述了

其中的过程，他准备入场采访的时候被要求出示身份证明。杨海鹰说："这种事情在中国都不会发生。这让人非常愤怒，看起来这是针对中国记者的媒体封锁。无法相信为何这种事情在澳大利亚出现。中国的家属们已经崩溃了，他们正在苦苦等待消息。"

此后在一份声明中，澳海事安全局表示在门口安排安保人员是为了防止媒体的车辆阻挡门前的道路，同时防止未经允许的记者入场采访。澳海事安全局否认区别对待中国记者，并表示23日的记者会是在澳联邦记者委员会授意下安排的。中国记者申请入场采访但被拒绝，并被告知要与澳联邦记者委员会就有关事宜进行接洽。

据其他的一些报道透露，23日的通报会是与澳大利亚媒体协会共同组织的，为避免过多媒体进入海事局救援协调中心打扰工作人员，因此只针对几家澳大利亚媒体开放。通报会的采访内容，音频和视频资料在海事局网站上也都可以找到。

这样的报道在中国记者们看来显然不具说服力，中国新闻的报道随后表达了对澳大利亚方面的愤怒情绪，他们的报道指出，中国记者在澳首都堪培拉遭遇澳大利亚政府的管控，澳方拒绝中国记者参加海事安全局的通报会，除了凤凰卫视的记者外，还有一家中国媒体记者也被拒绝入场采访。

有媒体也注意到，在发生中国记者被拒之后，中国驻珀斯总领馆召开情况介绍会的时候，虽然有包括澳大利亚广播公司、澳大利亚第七频道，以及来自国内的一些地方媒体聚集在领馆门口，不过最终只有中国媒体获准进入参加情况介绍会。总领馆解释说，由于很多媒体事先并未与总领馆方面进行预约，出于安全考虑，总领馆方面只对事先预约的媒体放行，被允许进入领馆参加情况介绍会。

此事被一些媒体分析认为是对澳大利亚的报复。

雪龙号顶着八级狂风在印度洋上艰难赶路。

南印度洋是世界上最艰难的航行海区，中国能够适应这一海区搜寻任务的船只种类不多，其中的主力就是科学考察船雪龙号，这艘科学考察船从22日开始全速赶往搜寻马航失联客机的南印度洋目标海域。截至今天，雪龙号距离搜寻目标还有1000海里。在雪龙号上的记者写道：

22日的一整天，南印度洋天气阴沉，海面上浪高3至4米，风力八级，阵风九级，雪龙号最大摇摆度达到15度，涌浪甚至打到了驾驶台的玻璃上。

预计雪龙号还需航行70小时才能抵达目标位置[注]。目前，考察队已将船上科考队员进行了分组培训，并在船头、船中和船尾设立三个瞭望点，安排人员24小时值班。

目前尚未在海面上发现任何漂浮物。

3至4米，如此高的涌浪，在人的眼前，就如同一堵堵高高在上的墙，即便人站在高处，目力所及的视野也会相当有限。而在南印度洋上，基本都是这样的天气，因为这样的原因，美、澳主要使用飞机进行搜索，而较少使用舰船。

卫星信号的分析是靠猜？

谁也没想到的是，提供“科学层面证明”的国际海事卫星组织也会成为质疑的焦点。

国际海事组织（原名政府间海事协商组织）是在1976年9月召开的国际会议，通过了《国际海事卫星组织公约》和《国际海事卫星组织业务协定》而成立的，公约于1979年7月16日正式生效。同年10月24日至26日在伦敦召开了国际海事卫星组织第一届全体大会，正式宣告国际海事卫星组织成立。国际海事组织的总部设在伦敦，最高权力机构是大会，另设有理事会、财务委员会、技术委员会和执行局。执行局在最高负责人总干事的领导下负责处理日常事务。

此后，国际海事卫星组织一分为二。1999年，国际海事卫星组织被重组为一家自负盈亏的商业公司（Inmarsat PLC），总投资额为3亿美元，原来的业务被分为两部分，其中的大部分被装入这家商业公司，另有一小部分继续作为监管机构而存在，但这家监管机构简称为IMSO。2005年，Apax Partners和Permira两家投资公司买下了该公司的股份，也就是在这一年，该公司首次在伦敦证券交易所上市。2008年3月，美国对冲基金Harbinger Capital购买了该公司28％的股权。所以在MH370失联过程中，各国传媒真正打交道的是这家打着国际海事卫星组织的英国上市公司。

值得注意的是，安邦咨询通过信息挖掘发现，这家被传媒总称为国际海事卫星组织的英国上市公司，对中国而言，也并非是外人。事实上，中国早于第一届第三次全体大会上就当选为理事国，中国的投资额为总投资额的1.23%。中国的投资占比虽然不多，但对中国而言，国际海事卫星组织应该并非算是外人。令人遗憾而且不可思议的是，中国的投资似乎在MH370失联搜救行动过程中丝毫没有发挥作用，国际海事卫星组织的相关信息全是通过外部传媒获得的。

现在，做出过关键努力的国际海事卫星组织怎么也没想到的是，他们也会成为舆论质疑的焦点。由于MH370失联后的定位是经由国际海事卫星组织提供的数据而形成的，因此如何进行的定位，以及这种定位是否科学，一下子就成了全球媒体质疑的焦点。

一通围攻之下，管理国际海事卫星组织的副总干事麦克拉夫林被迫承认，他们在分析MH370最后从何处发出电子信号的过程中，部分是靠猜的！他表示：“我们不知道飞机是否是以固定的速度飞行，也不知道它是否随后改变了方向。”但麦克拉夫林强调，分析结果经过了同行的评议。对于麦克拉夫林的讲话和解释，有人就质疑地认为，国际海事卫星组织的新分析手段是首次采用，缺乏先例，仍然有待找到失联客机物体后进行验证。

要知道，副总干事麦克拉夫林是一位管理人员，而并非是一位专业人员。他所提供的解释，意思并没有错误，只是不太专业，容易使外界不理解。他的意思实际可以这样理解，卫星信号的终止时间是没错的，但这个终止时间与飞行距离不是一回事，究竟这架飞机又飞了多远，要以飞机的飞行速度来决定。而国际海事卫星组织由于时间紧迫，估计是采用了平均飞行速度或是卫星接收来自飞机的信号的间距来定义和推算的距离。

此外，“飞机是否改变了方向”这句话的意思是指，8时11分之后，卫星信号再无出现，这个时候可能是飞机坠海了，也可能是发动机关闭，但飞机又飘降了一段时间。这种情况下的方向就不好把握了。所以副总干事麦克拉夫林的讲话，是一种对于精确度上的表述和解释，所谓靠猜，是一种相比于那种精确度很高的定位而言的。就大致情况而言，国际海事卫星组织对MH370失事地点的定位并无大问题。

对于质疑，我们要搞清楚的一件事情是，有一个词汇叫作“原理”。当你明白一件事情的原理之际，你就可以去猜，但这种猜实际是在原理基础上的推导和演绎方法。比如你要知道，驾驶一辆汽车，能够多快地赶到一个地点？并不见得你得实际开上一趟，或是根据路况使用GPS每分钟加以计算和调整，最后再算出时间。如果你开过汽车并且知道汽车比走路要快得多，那么你是可以靠猜得出结果的。而你之所以能够这么做，原因就在于你知道汽车的工作原理。在这个问题上的信息分析也是

如此，只是恐怕有些人未必是专家，再加上媒体的想象和发挥，结果就让分析变成了猜。

国际海事卫星组织遭遇的质疑，也令我想到了一个让我恼怒不堪、始终困扰着我的外部问题——信息分析是科学吗？

什么是科学？科学本身就是一个有着极强争议性的命题，用百度检索的话，能够发现大约3.98亿篇文章与此有关。所以，对于什么是科学的问题，只能进行某一个角度或领域的解释，尚不能得到全面的认定。此外，“科学”和“科学技术”，也是两个具有不同内涵和重点的概念，两者之间有叠加的部分，这个部分是可以互相转换的，但“科学技术”毕竟强调的是技术，技术也有创新和淘汰的问题，所以科学可以包含技术，但技术并不一定就是科学。算命就是一项技术，但算命并非是科学，就是这个意思。

现实当中，我们认定为“科学”的科学，有时未必真的如此。

有一个希腊人最近在生物科学界非常有名，他叫埃尼迪斯，今年45岁，从小就是个神童。3岁时会进行小数计算，并在8岁写了一本诗集，在雅典医科大学他率先从所在的班级毕业，然后在哈佛大学完成了住院医生实习。20世纪90年代中期，他在美国国家卫生研究所做过艾滋病的临床诊断，后来在希腊约阿尼纳大学医学院主持流行病系。在美国国家卫生研究所期间他忽然有了一个灵感，他发现治疗有效的药物和治疗无效的药物相比，使用的时间大致相同，“但无效的药物需要额外的两年或四年时间才会被披露”。他提醒道，“无效药物的文件躺在抽屉里，或者因为希望这些无效的药物会转为有效的药物而被继续推行”。于是，数以亿计的美元还是源源不断地被花掉，然后制药公司才不情愿地宣布某种药物无效。作为无效药物的最后结果，患者只能被迫接受治疗无效的事实。这使埃尼迪斯产生了一个疑问，到底有多少生物医学研究是错

误的？

后来，他在一篇名为《多数》的著名科学论文中写道，粗略地浏览一下医学期刊，就会发现很多“前卫的研究”，一个个地倒在路边。1993年的两个研究结论认为“维生素E可以预防心血管疾病”，该结论在1996年和2000年被更严谨的实验所推翻。1996年的一个研究结论说“雌性激素疗法可以减少老年痴呆症的风险”也在2004年被颠覆。很多研究所得到的关于流行的“抗抑郁药物通过改变脑化学起作用”的结论也被否定（药物缓和抑郁，如果起作用则是因为安慰剂效果），以及研究主张早期癌症诊断（PSA测试）总能够挽救生命等，失败的案例不胜枚举。

这个希腊人打开了科学的天窗之后，引起科学界的一片哗然。此后德国拜耳公司也进行过科学验证，结果发现医学期刊中的极多科学成果真的站不住脚。他们的数据统计表明，有三分之二的医学假设是根本不成立的。

世界著名的医学杂志《柳叶刀》在2005年也因为刊登不实科研结果，导致公众的恐慌和误解，造成公众健康受损和数百万资金浪费。一批著名科学家，包括英国皇家学会30位著名科学家，还包括2名诺贝尔奖获得者联名写信，指责该杂志刊登的部分科研成果论文极为不可靠。结果《柳叶刀》杂志在压力之下，被迫撤销了1998年以来的一批科学研究成果，而其中一些科学家自己也承认，有些研究报告是“完全没有根据的”。

医学研究如此，其他的科学，也是如此。从共识的角度看，我们讲科学，至少要符合两项条件：一是有用处，二是有方法。科学总是需要一套方法论的知识体系，并且要符合事物运动的客观规律，这就意味着，凡是科学，都要经得起事实证据的检验，经得起验证，都要有一套行之有效的方法。

如果依此为原则我们来看信息分析，不得不承认，它虽然并不比其

他科学更科学，但它的确就是科学。这样讲主要是基于两个明显的原因，第一个原因，信息分析具有独特的知识体系，或者称为方法论。这套知识体系，除了福尔摩斯式的逻辑演绎法之外[注]，现代信息分析学更多的是数据库工具的运用，以及系统论思想基础上的结构体系和支持性的流程。第二个原因，信息分析经过了无数的实践检验。信息分析中的资料检索环节早已广泛应用于各个学科，最常见的应用就是学科综述，它为各种学科的发展做出了基础性的贡献，这是毋庸置疑的事实。另一方面，信息分析应用于军事情报领域，帮助西方世界打赢了两次世界大战，同时还在冷战以及后来的反恐行动中发挥出巨大的作用，这些都是其他很多学科难以企及的实践成就和实践明证。

所以，信息分析是科学，这是毫无疑问的。

信息时代是一个变化万千的时代，在人类的发展历史上，发动机的出现拉开了工业革命高增长的序幕，全球经济增长呈现明显的上扬。而信息时代来临之后，全球经济增长的曲线，以令人瞠目结舌的幅度，几乎笔直地上扬，显示了信息革命带来的火山爆发式的经济增长能量和巨大价值。

现在的时代，信息无所不在，人类被信息所包围、所围困。对于这种情况，有人称之为“信息超负荷”，有人称之为“信息爆炸”，有人甚至愤而称之为“信息垃圾”。人们为无用的信息所苦恼，这不是今天才有的现象，历史上印刷机的出现，就曾经造成过信息泛滥，并且导致了严重的社会后果。

《邪恶圣经》的出现就是一例。

所谓《邪恶圣经》，英语称为“The Wicked Bible”，是人们对1631年伦敦皇家印刷员罗伯特•巴克（Robert Barker）和马丁•卢卡斯（Martin Lucas）所印制的《圣经》的称呼。当年印刷机刚出现不久，要印刷的东西非常多，于是粗制滥造的情况开始出现。这个版本的圣经本来是

《钦定版圣经》的重印本，属于档次非常高的宗教印刷品，但由于排字员的疏忽，结果将圣经“十诫”中“不可奸淫”中的“不”字漏掉，由“不可奸淫”，变成了“可奸淫”，以致当时的英国国王查理一世和坎特伯雷大主教（George Abbot）大为震怒。最后，大多数《邪恶圣经》的印本被焚毁，只有11本尚存。一本被保存在美国纽约公共图书馆，但几乎不与公众见面，其余的可在密苏里州布兰森的圣经博物馆

看到。

与印刷机时代的信息垃圾相比，电脑和互联网制造的信息垃圾更为惊人。人们在方便地获知简短信息的同时，也制造了大量的信息碎片，被人为切碎形成的支离破碎的信息满天飞。尤其是移动通信设备出现之后，信息更是时刻不停地紧贴人们的生活，产生明显的干扰作用，如QQ和微信的出现，几乎已经迫使人们对各自的信息围城发动一场圣战。否则，甚至连正常的生活节奏几乎都难以继续。

要改变信息的围困，能够借助的科学手段，只有信息分析。具体而狭义的信息分析特指分析专家对于信息的分析和利用。它的主要作用是两个：一是信息辨识；二是趋势判断。信息辨识是真伪判断和价值判断，趋势判断则主要是预测的问题。

信息辨识的作用很大，它主要通过比较和类比的方法来实现，这听起来似乎简单，但绝对非常人能实现。各种垃圾信息不仅仅数量规模巨大，而且动态运动状态下的转折也非常多，经常需要长时期的追踪判别，才能搞清楚其中的关系，就如同我们在追踪MH370失联事件中所做的那样。

信息辨识最大的价值在于帮助你分辨事情的真假及其意义。纳特•希尔弗在自己的书中曾经举过一个例子。2008年华尔街因房地产抵押债券而崩盘之后，标准普尔公司总裁德文•夏尔马对美国国会解释说：“对房地产市场和抵押信贷市场的急速衰退感到吃惊的不只是标准普尔公

司，实际上，无论房主、投资者、金融机构、评级公司还是监管人，谁都没有预料到会出现这种情况。”

他说的是真的吗？这就是一个真伪判断。

结果，当然是假的。

纳特•希尔弗为了证明自己的正确，曾经很愤慨地使用了很多的词句来攻击标准普尔，但其实最有力的证伪就是事实信息。

早在 2000 年的时候，耶鲁大学经济学教授罗伯特•希勒在其著作《非理性繁荣》中就注意到了房地产泡沫的苗头。英国经济政策研究中心的经济学家迪安•贝克于2002年8月也提到房地产泡沫问题。一向以文风保守著称的《经济学人》杂志，在2005年6月刊发了一位通讯记者的相关文章，这位记者在文中也提到了这次“史上最大的泡沫”。诺贝尔经济学奖获得者保罗•克鲁格曼在2005年8月也撰文记述了这次房地产泡沫及其必然后果。后来，克鲁格曼指出，“房地产泡沫是内置在经济系统中的。房市崩盘并非黑天鹅，而是房间里的大象，看上去显而易见却总是被人们忽略”。

专家之外的普通美国民众对这个问题的关切，也是异乎寻常的。2004年1月至2005年夏天，在短短一年半的时间里，“房地产泡沫”这一词条的谷歌搜索量迅速增加了近10倍。在房价飙升速度最快的那些州，比如加利福尼亚州，人们对该词条的关注度最高。而这些州的房价也将经历最大幅度的降价风暴。事实上，关于“房地产泡沫”这一话题的讨论当时迅速展开，引起了人们的广泛关注。2001年的新闻报道中出现“房地产泡沫”这一词条的只有8条新闻，而到了2005年，相关新闻的数量已经跃升至3447条，这一词条在知名的报纸期刊上出现的频率也高达日均10次。

只有你了解了这样的事实信息，才可以判定标准普尔总裁夏尔马的

观点为假。请注意这些事实信息的时间跨度，它们从2000年一直延续到了2005年，如果没有信息的追踪研究，这是很难实现的。当然，为了解决信息规模和数量上的困难，人们自然会想到动用信息技术工具。事实上，安邦咨询在这方面就是成功的实践者。

为了应付每天出现的成千上万条信息的规模，安邦咨询使用信息技术，每天自动下载上万条信息，然后根据一定的规则进行过滤和筛选，再压缩了90%之后，精选出来的上千条信息才移往另一个技术平台，供研究人员处理和分析。而经过分析处理后的信息，每天只有20余条可以做成简报，发给客户。这样循环往复进行的过滤，信息处理量是相当惊人的，仅安邦咨询的一个部门，每天就有大约1亿字节的信息量，要进行过滤和处理。也只有这样，滔天巨浪般、无所不包、真假难辨的信息，才会变得条理分明，有了一定的精确性和可读性。

在金融投资界，索罗斯有一句名言："世界经济史是一部基于假象和谎言的连续剧。要获得财富，做法就是认清其假象，投入其中，然后在假象被公众认识之前退出游戏。"要做到这一点，没有高效的信息辨识，那是无法实现的。超越，需要信息辨识。虽然困难，但很有效。

信息辨识是困难的，但与信息辨识相比，趋势判断的问题更为复杂。原因在于，趋势判断与各种复杂的预测产生了关系。

人是一种总是希望掌控自己命运的生物，所以人总会渴望预知未来。中央情报局需要预测，各国央行需要预测，股市金融活动需要预测，产业企业也需要预测，足球输赢需要预测，甚至打牌也需要预测，实际上人的生产和生活活动，几乎脱离不开预测，这就为信息分析在预测领域的应用奠定了基础。

常见的预测方法都是概率的方法，搞一个模型出来，其实就是结构化的几个关键因素变量，然后围绕这些因素变量去搜集各种数据，再通过信息技术来处理一下，最后用图表或是曲线之类的展示结果，让大家

看清楚，可能性最大的、发生概率最高的情况是怎样的。这个过程通常是量化分析的过程，属于常见的信息分析预测方法之一。它的可靠性，由五花八门的因素变量来决定，所以模型是不是好，也就决定了最后的结果，而这个结果的确是可以进行人为干预和左右的。就像预测是否加工资的问题，如果只有一个员工的因素变量，那无论有多少数据，结果不用模型也能知道，那工资是肯定要加的。

所谓大数据，其实也是类似的方法，只是数据集更大了一些，信息技术的处理更复杂了一些。至于结果正确与否，最重要的可不是数据的多少，而是在于模型的设计是否合理。像美国总统的大选，经常有人做预测，而且结果还很准确，这就是模型合理造成的。至于很多专家学者参与的电视圆桌会议预测的大选结果，反而效果不佳，原因在于他们的立场本来都有问题，个人的因素变量预先就设定好了，倾向性也确定了，那结果也就可想而知了。你盼着谁赢，就会大力鼓吹谁赢，道理就是这么简单。

人多，未必准确，数据也是这样的。一个错到家的认识是，量化分析很精确。其实量化分析与结果的正确与否，一点关系都没有。一个是工具，一个是结果，根本不是一回事。量化工具有可能提供最终结果的精确，但这个精确的结果未必是正确的结果。就像你购买金块，重量可以精确到小数点后4位，但实际买到的可能是铅块一样。而最终结果的精确与最终结果的正确，都要看怎么使用工具以及使用工具的人。

还有一种常见的预测方法是原理性预测，事物运动都有自己的规律，这个规律就如同一种轨道一样，在一个较短的时间周期里面，事物运动不会脱离轨道，但会发生调整，往左偏一点，往右偏一点，都是有可能的。所以，只要了解事物运动的原理，能够把握规律，把握事物运行的轨道，对微调做出适当的、可信的评估，就能预见结果，这就是原理性预测。

常见的经济增长预测，很多人说得神乎其神，漫天飞舞的大量文章

和观点，成就了不少名人，其实这种经济增长预测，最适用的就是原理性预测，因为一个国家的经济大局，不太可能在短短一年之内，发生天翻地覆的转折性变化。即便在一年之内，偶尔真的有这样的转折发生，其影响也大都会是在将来，而不是现在。原理性预测的真正缺点在于，它是一种演绎性预测，一旦发生拐点，有可能出现脱离轨道的现象，那就有表现失常的可能。这种时候不多，但也确实存在，这种时候就需要拐点预测来帮忙了。而拐点预测，虽然经常表现为突发事件，但同样也适用于原理性预测，只不过这是一种归纳性和综合性预测。要像追踪研究MH370的信息一样，渐渐地归纳信息，将碎片化信息拼合成为完整图景，从而形成发现，再通过解释进行预测。

2008年四川汶川发生大地震之后，安邦咨询加强了对地震预报的研究。那个时候几乎所有搞地震研究的权威专家异口同声地认为，地震是不可预报的！不过，我是学习系统工程出身的，我明白电子系统的工作原理。我知道电波信号的传递速度，远远快于岩石地层中地震波的传递速度，所以我发现“地震不可预报”的理论是荒谬的，地质活动是难以预测的，但地震是可以预测的。只要在地震活动频繁的地区，布设一定量的传感器，一旦地层发生活动，就可以利用电波跑得快的原理，提前一个时间段获知，从而发出预警信号。后来，我把这个原理性发现写成了文章和简报发了出去，微博上也有记载。此后在地震频繁的四川省，一家民间的科研机构已经成功地实现了这样的系统，如果普及开来，地震灾害完全可以在一定程度上减轻。

预测是重要的，它把过去、现在与将来连接在了一起。

1920年，英国数学家罗素曾经来华讲学一年，或许就是从那个时候开始，数理逻辑传入了中国。这位大师有一句名言：“现在只是刚过去的时间上的一个点。”这句精辟的话意味深长——现在与过去总是关联的，只要找到过去，正确地理解过去，就能理解现在以至于将来。所以，如果我们相信理性，就要相信逻辑；如果我们相信逻辑，就要相信

人的信息分析。

一切自有因果，一切自有联系。

---

1. 马来西亚华人潘建忠，他是U盘的发明者。
2. 雪龙号最终经过6天时间，在3月26日赶到南太平洋目标海域。当天《北京晚报》的标题是《我们到了！》。
3. 事实上，信息分析除了演绎法之外，还有比较法、类比法、情景法、假定法等诸多推理方法。详见我在20世纪90年代所写的《分析的艺术》以及其他逻辑书籍，可供参考和了解。

第十七天，2014年3月24日

记得有一首歌叫作《印度洋的眼泪》，歌词中这样写道：

这个冬天变得格外漫长

风暴改变了幸福的模样

我们带着同一样的心伤

战栗着寻找生命的坚强

长长的海岸线点满烛光

破碎的思念随波在漂荡

我们站在这里苦苦遥望

谁还能够回到这个伤心的地方

结局。

今天，当地时间24日22时，北京时间24日22时。马来西亚总理纳吉布在吉隆坡临时召开了新闻发布会，宣布了MH370失联飞机的“终结”。

现场的气氛是凝重而奇怪的，新闻发布会开始，一脸严肃的纳吉布说，他当天傍晚得到英国空难调查处代表的正式通报。根据他们的通知，先前提供卫星数据并指出南北两条搜救走廊的国际海事卫星组织，已经根据数据做了进一步的计算。

“借助先前从未在这类调查中应用的一种分析手段，他们得以进一步揭示MH370航班的飞行轨迹。”纳吉布咬文嚼字地继续解释。

“根据他们的分析，国际海事卫星组织和英国空难调查处得出结论，MH370航班沿着南部走廊飞行，其最后的位置是在印度洋中央（澳大利亚城市）珀斯以西。”他说。

“这是一个偏僻的位置，远离任何可能的降落地点。”纳吉布如此概括卫星数据显示的地点。

最后他说出了可能早已想说出的话：“因此，带着深深的悲伤和遗憾，我必须通知你们，根据最新数据，MH370航班在印度洋南部终结。”他宣布道。

与纳吉布参加的16日的新闻发布会类似，纳吉布在24日晚的新闻发布会上也只是宣读了事先准备的简短声明，没有接受提问。他说，马方将于25日另行举行发布会，公开更多细节。

这个新闻发布会后面的内容，对很多人来说，根本就不重要。因为无非是一些解释以及外交辞令。纳吉布说，“我们想尽早通知你们最新进展”，“我们分享这一信息，是出于对公开的承诺以及对家属的尊重，这两条原则一直指引着这项调查”。

纳吉布说，马来西亚航空已经将最新进展通报给航班乘客和机组人员的家属。“对他们来说，过去的几周令人心碎，我知道这条消息更令人难以接受。”纳吉布说，“我敦促媒体尊重他们的隐私，给予他们在这一艰难时刻所需要的空间。”

马来西亚总理纳吉布，就是以这种方式宣布了对马来西亚而言的MH370失联及搜寻事件的终结。

这一公布震惊了全中国。

新华社对马来西亚这一公布的报道反应是，只有一连串的现场照片，而且罕见地没有同时配发文章。这组照片的标题是《马来西亚总理：马航失联航班MH370在南印度洋坠毁（高清组图）》，所有照片的下方，解释文字居然都是相同的——“3月24日，在马来西亚吉隆坡，马来西亚总理纳吉布就马航失联航班举行记者会。马来西亚总理纳吉布当日宣布，根据对所有信息的分析，调查人员认为失联的马航MH370航班的最后位置在南印度洋，位于珀斯以西，此处没有任何可着陆之处。新华社发。”

中国舆论大哗。

在中国，拥有极大影响力的影视明星们的反应，代表了很多国人的心情。

杨澜在微博中写道：“悲伤与愤怒交替着占据心灵。马航和马军方还隐瞒了什么？在劫机者转头向南印度洋之前发生过什么？不给出全部真相，世界能放过吗？”

杨澜在另一条微博中还写道：“设想MH370坠毁前的机舱内，不论之前劫机者如何哄骗，此时乘客在微明的天光下一定都意识到，这决不是在飞往北京！可怜他们即使拿出手机，也没有任何信号；想冲进驾驶舱，门紧锁着！无法想象的绝望和无助。搜索队一定要找到黑匣子，还世界真相！同胞在最后时刻也许写下书信给亲人。带他们回家！哭泣。”

胡静：“等了17天，等到这样的结果，难以想象这些天家属承受的伤痛和不甘……好伤心（心碎符号）为逝者祈祷，也祈愿家属们坚强，总有真相大白的时候（祈祷的符号）。”

杨幂：“愿逝者安息（祈祷的符号），等待一个真相。”

黄晓明："真的不忍看下去……（哭泣的符号），马来西亚政府必须给大家一个交代，给我们真相，给逝者尊重！"

在黄晓明微博的后面还有一连串的跟进，//@崔向红：//@苏葭：泪如雨下看完了。//@紫金隐士：爱如潮水，泪如雨下！！！//@吕彦妮ELLE：满眼地等你，回来，平安……看到最后一条，最后三个字，终于忍不住泪。

在发布飞机坠毁消息同一天的22时54分，张国强就通过微博愤怒地写道："马来政府隐藏着大阴谋，愚弄着各国和百姓！（此处省略若干文字）。"

姚晨也表示质疑，她在拥有数千万粉丝的微博中称："连残骸都没找到，你们凭什么确认无一生还？！"

小宋佳也在微博中不断发问，称："逝者怎么安息？生者怎么坚强？"

导演高群书爆了粗口并点蜡烛默哀，他称："下午右眼开始跳，晚上吃饭右眼仍在跳，不知将有何祸事要降临，刚回到家，就看到这个悲哀的消息，无言，无助，只能拼尽所有力气骂一声：（此处省略若干文字）！"

戴军在宣布马航飞机坠毁同一天的22时25分通过微博呼吁，请珍惜身边的人，称："就算心里有一千一万个不愿意，这条新闻还是残酷地出现了！看着央视新闻频道里出现的画面，我把声音调到了静音……请珍惜你身边的人；请珍惜在一起的每一天；请对这个世界好一点儿；请让这个世界上的悲伤，再少一点儿！愿逝者安息！"

王力宏在微博上呼吁大家要把握好现在。

赵薇则更直接写道："厌烦蜡烛与祈祷，不如行善与思考！"

中国传媒界曾经为MH370的搜寻付出过艰辛的努力，承受了巨大的压力，在听到这样“终结”的消息，众多记者的反应也是深感震惊。

知名媒体人罗昌平和电视台主持人孟非都在微博中表达对马来西亚政府处理此事的不满。比如孟非就发微博称：“我没有去过马来西亚，以后也不打算去了，如果您也是，请转发一下，我想看看有多少人？”

记者潘珊菊写道：

17个日夜，对家属来说度日如年，这一段时间让他们饱受揪心恐惧又抱有一丝希望，此生都未曾有过。此刻，更无法想象飞机上200多位乘客是如何面临死亡的终点，特别是怀抱婴儿的父母，看着孩子稚嫩的脸庞，如何能割舍这份情怀。

逝者已矣，希望早日还他们一个真相，而生者还要继续，愿出门远行的人们，一定要平安回家。

记者聂辉写道：

如果他们能够回来，我们空巷前去迎接，我们愿意把泪水流尽，只想睁开眼能看到他们的身影。只要他们能够回来，我可以为他们做任何疯狂的事，我只是不想把这一切都变成悲痛。

我蜷坐在丽都饭店的角落里，家属已经停止喧闹，只有不间断的啜泣，他们都在安安静静地坐着，可能一夜，可能在接下来的一生。

记者王莉霞写道：

一定是好消息，这些天来我一直在这样安慰自己。可发布会上，“飞机坠海”四个字就像宣判死刑一样，带来的是无止境的黑暗和崩溃。

昨天的北京，最高温已升至22℃，但对在这里等候的乘客家属而言，春寒料峭的日子远未结束。还没有发现一片飞机残骸，所有的结果还是未知，“一定会有好消息”，我，还是用这句话相信最终的结果。

……

中国外交部的反应是立即要求马方提供所有信息和证据。

3月24日晚，外交部副部长谢杭生奉命紧急约见马来西亚大使萨鲁丁。谢杭生阐明中国政府对马方宣布马航失联客机落入南印度洋一事的高度关注。谢杭生表示，我们注意到马方表示将进一步说明有关细节。我们要求马方尽快说明做出此判断的具体依据，进一步提供相关卫星数据分析的所有相关信息和证据。

谢杭生强调，目前，搜救工作不能停止。我们要求马方继续做好包括搜救在内的各项工作。

另据外交部网站的消息，外交部发言人洪磊今日凌晨就马来西亚总理纳吉布宣布马航失联客机落入南印度洋发表谈话。

他表示，中方已得知马方这一宣布。我们对此高度关注。中方已要求马方进一步提供得出这一结论的所有信息和证据。中方的搜寻工作仍在继续进行。我们希望马方及其他国家的搜寻工作也能够继续。

中国自20世纪70年代购买第一架B707飞机开始，到2005年为止，总共购买波音飞机534架，占当时购买飞机总数的三分之二左右。根据我个人的不完全统计，此后的2011年，中国政府又购买了200架波音飞机。而且甚至是在发生马航MH370失联事件的2014年，中国东方航空还“不动摇”地购买了80架波音飞机，中国国航则购买了60架波音飞机。莫非购买了上千架波音飞机的中国，到现在为止，无论是从飞机制造商波音公司、发动机厂家或是国际海事卫星组织，都没有任何渠道获知信

息？这个生意究竟是怎么做的？这一点，实在是令人费解。

乘客家属难以接受这样的事实。

晚上9时，乘客家属们接到马航紧急发布会的通知后，又陆续回到丽都饭店家属区。大家都互相搀扶着走入酒店，一路上互相安慰着："可能会是个好消息，别担心，别掉眼泪。"

在家属们之后进来的，是大批警察、急救医护人员和酒店保安，看起来好像与之前每一次发布会一样，家属们努力地不去想他们的不安与慌张，在家属的心里，结果没有宣布前，所有的结果都是好的。

MH370失联17天，规模空前的国际搜救，一张波谲云诡的航行谜图，更让家属们在绝望与希望的煎熬中苦苦挣扎。

离发布会还有5分钟，电视还在播放其他节目，大家都屏气紧盯着屏幕，不敢漏掉一个细节。这时，一位乘客家属站起来，她举着手机颤抖着说："亲人们，我刚刚收到马航官方的短信，是英文的，有关飞机的。"女家属的声音不大，"短信内容是'抱歉地告诉你，飞机已坠海，机上无人生还。'"女家属说着说着哽咽起来，会场也陷入寂静。

由于发布会前很多家属收到马航飞机坠毁的短信，家属们变得惴惴不安，不少女家属在发布会开始前，就已经忍不住低声啜泣。10时开始，丽都饭店多功能会议厅开始直播发布会，会议厅内哑然无声，一名家属突然喊道："把大屏幕声音调大些！"

大屏幕上，马总理纳吉布字斟句酌地发布MH370的最新消息："MH370航班在印度洋南部终结了。"

煎熬了17天的家属们难以接受这样的结果，家属区的气氛瞬间凝结在悲愤之中，到处是撕心裂肺的哭号声。有些情绪激动的男家属拽起身边的椅子，嘶吼着砸向地面，以此宣泄心中的痛苦，他们不相信这样的

结果：“凭什么就说坠毁？数据就能分析？他们马来西亚有什么证据？”

大屏幕上，马国总理依旧在继续发布会，但原本特意被调大的声音已被家属们的痛哭声淹没：“这是假的，这不是真的，是假的……”

一名50多岁的女家属，情绪激动，腿有些站不住，扶着墙，一遍遍地说：“为什么要坐那班飞机，你本不该上那班飞机的。”而后，陆续有女家属晕倒，甚至有人昏迷。医护人员在现场抢救，现场不断有人抬着担架进进出出。

“我还得过日子，家里还有那么多人等着我呢。”一名个子不高的女家属低着头，自言自语，像是说给自己，也像是说给其他人。

哭声，哭声，还是哭声，今晚，丽都或许是这座星球上最令人揪心的地方，一位记者这样写道。

一名穿着考究风衣的中年女子在两人的搀扶下，踉踉跄跄走在丽都酒店一层走廊，她激动高喊着：“我不能倒下！我是个强人，我上山下乡这么多苦都扛过来了，这次我还是不能倒！”她的声音颤抖着飘在走廊里，散发着深深的绝望。

她经过的客房电梯口，一名年轻女子瘫在墙边，似乎在用所有的力气哭喊着：“回不来了！回不来了！不是还没消息吗？！”陪伴在身旁的两名家人也只能哭着，几分钟后，她们叫来了急救的担架。

很多收到坏消息的伤心人，正在离开这座他们痛苦煎熬等待了十几天的酒店。一名男子拦上了一辆正好停在酒店门口的出租车，满脸泪痕，上车前，他趴在车门边呕吐起来，陪同者告诉司机：送到铂丽酒店，这是马航安置家属的另一处酒店。

更多的悲痛仍在丽都酒店发酵。10余天的等待过后，他们的亲人终究没能收到来自丽都的所有祈祷、祝福和呼唤。

中国驻马来西亚大使馆试图降温。

中国驻马大使黄惠康在此后第二天于马来西亚吉隆坡的酒店会见了MH370的乘客家属，他表示，马来西亚总理纳吉布在声明中并未说马航失联MH370客机“坠毁”，而马航宣称飞机“坠毁”以及机上无人生还是不负责任的。他解释说，“End”不是坠毁，只说明飞机从航线消失，位置在珀斯西南2000千米处，各方力量以此为圆心正在重新部署搜救力量。

作为一位外交官，面对这些心碎的家属，他又能说些什么？

中国乘客家属反响强烈。

由于难以接受这一结局，马航MH370乘客家属委员会在北京丽都饭店发表家属声明，指责纳吉布在毫无直接证据的情况下宣布机毁人亡的消息。声明还谴责马航、马政府、马军方拖延、隐瞒、掩盖真相，误导拖延了搜救行动，浪费人力财力。

而马航在处理这一结局的草率和粗糙，也相当令人吃惊，我相信这也加重了中国乘客家属的反应。

名为@马航MH370家属委员会的微博发布消息，表述了当时的情况。“紧锁的指挥部，空荡的办公区，无助的乘客家属。自从3月24日晚发表完不负责任的坠毁声明后，马航的所有工作人员就神秘失踪了！每日班车再不安排，返京家属的住宿再不解决，24小时的紧急联系电话再不回应。”

家属们谴责马航：“别再欺骗全世界了，你们实在太无耻！”

稍后一条微博更提到，马航CEO叶海亚在隔天中午12时30分召开的新闻发布会中说，他们会安排700名志愿者照料900位家属，每位家属会有两个专门照料的志愿者，但直到目前为止，北京五个酒店马航的所有工作人员都没有了，并配发了丽都酒店马航工作指挥部紧锁了两天的大

门照片。

家属们质疑“马航的诚信何在”？

实际上，在马来西亚政府宣布航班终结南印度洋后，马航失联航班家属情绪一直很激动。

美国的媒体报道说，一些家属25日上午自发集中起来，徒步前往马来西亚驻华使馆，抗议马方的危机处理方式。中国互联网的门户网站网易报道说：“家属所乘坐的公交大巴车在丽都门口堵了近1小时。家属弃车，举着自制标语步行前往马来西亚驻华大使馆，所经道路车辆停驶，大量群众围观。家属在一人带领下呐喊：‘公布真相，拒绝欺骗，还我亲人。’”

目前并无报道说乘客家属和警察发生冲突。不过，有海外中文媒体报道说，这些乘客家属乘坐三辆公交车前往使馆，但被警察阻挡。报道最后说，这些家属下车，“冲过这排警察”，最终抵达了马来西亚大使馆。

中国政府决定搜寻持续推进。

正在欧洲访问的中国国家主席习近平表示，他派副外长张业遂作为特使赶往马来西亚，“要求马方处理好相关事宜”。按照习近平主席的要求，中国将协助“马方及各方力量继续进行搜寻工作”。

总理李克强也强调，要“继续协调国际社会力量全力搜救”。他还说，要吸收中方专家介入事故调查工作，中国将继续倾力搜救，绝不放弃努力。

事实也是如此。

来自环球网报道说，大规模的搜寻依旧在持续，在此后的26日，来

自中国、澳大利亚、美国、韩国、日本和新西兰6个国家的12架飞机同时展开搜寻，搜寻面积高达8万平方千米，这是到目前为止投入飞机最多的一天。

同时，中国在南印度洋展开的海空立体救援和搜寻也进入高潮。

26日早上7时，海军千岛湖舰，昆仑山舰、海口舰已经抵达南印度洋疑似海区展开搜索，中国商船中海韶华轮也已于当天下午抵达。北京时间26日5时17分，中国空军伊尔-76飞机在珀斯国际机场起飞展开搜索，早上7时30分，我国雪龙号科考船也抵达澳方公布的疑似海域并立即展开搜寻。

据悉，我国已派出16艘舰船、15架直升机和2架大型运输机前往南印度洋澳方海区搜救，大型导弹驱逐舰2艘：171号海口舰、150号长春舰；导弹护卫舰2艘：549号常州舰、528号绵阳舰；大型综合登陆舰3艘，综合补给舰2艘，远洋救生舰1艘，以及6艘海事行政船。有军事专家表示，中国方面现在派出的海军规模，相当于一场中等规模的海战。

美国国防部发言人柯比今天在记者会上证实，美国太平洋司令部司令洛克利尔已经下令，把美国海军最先进的声呐系统之一拖曳声波定位仪以及可以在接近1万5千英尺的深海运作的蓝鳍-21无人水下航行器从纽约送往珀斯，帮助定位MH370飞机的黑匣子，另外还将会有一个10人的小组随行。

美国国防部发言人柯比表示，蓝鳍-21会很有用，可以发现残骸的区域或者是水下物体，然后再利用声呐来确定它是什么。柯比同时还向凤凰卫视的记者表示，美国没有独立的信息证实航班上所有人员遇难，他还表示美国与马来西亚政府，都做到了信息透明。

有说服力的结论并非一蹴而就。

中国的媒体在同一天发表专家讨论，基本都是在普遍质疑这一结论，但也有冷静观察者的例外。

因纳吉布宣布的结论而卷入争议核心的英国空难调查处成立于1915年，当时名为皇家飞行公司事故调查局。第一次世界大战结束时，当时的英国空军部成立了民用航空部门，事故调查处成为这一部门的一部分，一战结束后，英国方面在航空部下设民航处，事故调查局随后并入这一部门，负责调查军用和民用航空事故。

二战以后，英国民航部建立，事故调查局于1946年正式并入民航部，但依旧协助英国空军从事事故调查。从属过多个部门后，事故调查局最终于1983年并入运输部，1987年正式改名为空难调查处。2002年以后，这一机构就一直从属于改组后的英国运输部。

马来西亚总理纳吉布2014年3月24日宣布，英国空难调查处向他通报说，该机构和国际海事卫星组织分析认为马航MH370航班落入南印度洋。这一宣布，使得英国空难调查处立即卷入了事件的旋涡。不过，英国运输部新闻官对新华社记者解释，英国空难调查处此次之所以参与调查英国境外的航空事件，是因为只要飞机上有英国制造的任何部件，该处就会协助调查，“这是标准程序”，并无特别之处。

英国空难调查处隶属于英国交通部，它的职责就是调查发生在英国或与英国相关的空难和严重航空事件，过去也曾参与多起严重空难的调查。由于马航MH370客机的发动机生产商是英国，所以英国空难调查处就以机构身份协助调查。

在英国，空难调查处的首席空难调查员会直接向英国运输大臣汇报，机构据说只有49名成员，非常精简高效，机构下属调查人员分为6个小组。调查员分为操作调查员、工程学调查员和飞行记录调查员，负责每一个领域的调查员必须具有相关资历。

英国空难调查处的网站使用首席调查员的一句话概括其职责目标："通过确定空难和严重事件的原因，以及制定旨在避免再次发生事故的建议，致力于改善航空安全。"

空难调查处在空难调查中有多个努力方向，这包括在空难和严重事件发生后迅速反应，领导、管理事故调查组并确保他们在事故现场的安全；对空难和严重事故实施彻底、独立、公正和及时的调查；在不指明责任的情况下，根据理由充分的分析和结论撰写措辞明确、全面和准确的报告，解释事故和严重事件的情况和原因；确保空难调查符合相关法规；向国际空难提供协助和专家意见，以改善全球航空安全；通过教育和公布事故调查中吸取的教训改善整体航空安全；人道对待空难幸存者和遇难者家属，帮助他们了解发生了什么以及为避免类似事故再次发生所采取的措施等。

简而言之，英国空难调查处的职责基本涵盖了通常事故分析和总结的全程。

对于这家从一开始就介入MH370失联调查的英国空难调查处，中国军事问题专家宋晓军冷静地评价说，这是一个相对专业、权威的调查机构。他相信："英国空难调查处可能复原了航班的航迹线。之后把分析结果告知马来西亚政府，经过各方核实，最终确认飞机坠毁在南印度洋海域。"

当然，现在更多的人并不相信纳吉布的结论，BBC就报道说，BBC对马来西亚总理通报的飞机已坠毁在南印度洋"有所保留"。BBC指出，纳吉布的讲话似乎仅仅是根据英国航空失事调查局所做的数据分析，并没有证实在印度洋发现残骸。

在中国，不愿相信和接受这一结果的更是大有人在，有人就这样撰文倾泻自己的愤懑，表达自己的怀疑。

在马航失联事件中，全世界于吉隆坡时间24日夜获知结果的同时，是否清晰地感受到了一个包围着真相的团队、一种排他性操控的存在？差别恐怕仅仅在于，这次的受害者确定已无法言语，而那个讲故事的团队开口前似乎也并没有一个完整的脚本。

很显然，稍有智商和对此有所关注的成年人至少存在如下疑问：为什么在20多个国家把泰国湾找了个底朝天并发现最后失联时间不对后，这才在飞机消失一周后告诉人们，出事地点更可能在相反方向的印度洋南部？为什么某日突然从来自英国的数据得出结果，而同一天早些时候中国和澳大利亚飞机发现了非常疑似残骸的漂浮物，搜索船只正在驶往相关海区，美国调用了探测黑匣子的技术装备，澳大利亚方面则刚刚突然发通知要把乘客家属请过去？还有，为什么宣布“终结在大海”恰好是在核安全峰会开幕的日子？

当然，世界上的确存在巧合，而且历史也的确曾经被很多巧合所推动。在MH370之前，从肯尼迪遇刺到安瓦尔事件，从1972年美国众议院民主党领袖黑尔•博格斯飞离阿拉斯加后的失联到2012年美国新大使班加西的窒息死亡，真相一直在纠结着，也一直在巧合着。但是，不管阴谋论的想象力如何不可靠，至少有一点不会错：证明一种逻辑上和事实上的巧合，就像证明MH370坠毁一样，同样必须要有坚实的证据，否则，这种巧合便和阴谋论一样不可靠。

当然，寻找这样的证据还需要时间，眼下飞机残骸还没有打捞出来，黑匣子定位更可能需要经年累月的大海捞针，对于遇难者家属和众多怀疑者而言，眼下不得不接受这个不愿接受的结果。但是，请相信，这一定不是结局，终有一天，会知道在MH370航班最后的7小时，天上和地上，到底发生了什么，我们会知道有些人为什么不愿意让我们知道。

人在做，天在看。

后记

现在我要写的是，不是后记的后记。

我之所以这样说，是因为这是一本按照时间顺序写作的非虚构作品。它从3月8日开始，到3月24日马来西亚总理纳吉布宣布终结为止，我尽量努力，试图能够完整地按天记述整个MH370失联和搜寻的过程。虽然很多人的伤痛依旧，但时间过得很快，现在距离3月24日这一天已经过去很久了，而事情却远未结束，只是掀开了耐人寻味的新篇章。

我在这里还要特别提醒读者注意如下事实：

马来西亚认为自己成功领导了MH370的失联和搜寻。

2014年的晚些时候，马航MH17在乌克兰被击落事件之后，马来西亚国防部长兼巫统副主席拿督斯里•希沙姆丁指出，全赖于马来西亚执政党巫统领袖的领导有方，才能够号召26个国家合力搜寻马航失联客机MH370的下落，并与乌克兰亲俄罗斯武装分子，达成交出MH17黑匣子、移出遗体和保证独立调查员进入灾区搜寻证据的三项协议。

他说："我们的主席纳吉布并不仰赖俄罗斯总统普京和美国总统奥巴马，而是打破固有思维与乌克兰顿涅茨克人民共和国的首领亚历山大进行谈判。"他炮轰说，"要是反对党那么厉害，那就叫他们聚集全世界最先进的飞机搜索MH370吧！我们（巫统）不是很厉害，但至少巫统也没那么差吧！"

他指出，正是要归功于巫统和国家的努力，马来西亚才受到国际重视，被遴选为2015年东盟轮值主席国。

波音公司的质量问题早已存在。

早在2013年7月，人民网就曾报道说，由于频发的安全事故，让公众对世界上最大飞机制造商波音公司产品的安全性能产生质疑。现在，相关调查正在进行中，而发生于7月12日波音787梦幻飞机的事故调查涉及霍尼韦尔的设备。

7月6日，韩亚航空波音777客机在美国旧金山国际机场着陆失事，多名中国学生遇难，成为世界航空史上一起较为严重的空难；紧随其后，7月12日埃塞俄比亚航空公司旗下的一架波音787梦幻飞机在伦敦希思罗机场起火，引发舆论高度关注。

发生于7月12日波音787梦幻飞机的事故调查指向了霍尼韦尔国际公司生产的紧急定位发射器。中新网引述英国航空机构称：“倘若事故发生在航行过程中，将造成重大的安全问题，机组成员可能很难控制由此引发的火灾。”

欧洲已经要求波音787梦幻飞机的运营商拆除或检查该机型的紧急定位发射器，英国航空事故调查局则敦促美国联邦航空管理局审查其他飞机的定位信标。与此同时，美国波音公司于7月28日宣布，应英国航空调查局建议，将对旗下5款大型客机的紧急定位发射器进行检查，这些客机包括717、737、747-400、767及777五款机型。

此次伦敦机场着火事故原因还未最终确定，但是霍尼韦尔公司紧急定位发射器的内置电池故障有高度嫌疑。紧急定位发射器是安装在新型客机的尾部上端，用于在飞机坠毁后向救援人员发出定位信号的装置。霍尼韦尔作为全球提供航天产品及服务的高科技制造企业，负责为波音公司旗下的787机型生产数十个零部件，内容包括从远程测量设备到尾椎灯等装置。

此前，波音787客机在1月就曾因提供备用电源的电池过热导致监管

机构下令禁飞三个月，而此次伦敦机场着火事件是波音787客机因电池问题停飞近三个月后刚刚恢复商业飞行，再次发生的安全事故，波音公司飞机质量安全问题可见一斑。

波音公司飞机存在黑屏问题。

2014年10月11日，根据路透社的报道，美国联邦航空管理局昨日要求1300余架波音飞机更换霍尼韦尔航空集团生产的驾驶舱平面显示系统（HUD），该显示系统用于737和777机型，显示速度、海拔等重要信息。测试发现，Wi-Fi设备靠近平面显示器时会导致显示消失（黑屏），该系统也易受手机通信、气象雷达和移动卫星通信影响。

根据美国联邦航空管理局的这份文件披露，霍尼韦尔平面显示器很容易遭受来自很多飞行员在飞行准备中日常使用的Wi-Fi设备的干扰。随着乘客对平板电脑、笔记本、手机等便携式电子设备的使用在增加，美国联邦航空管理局最近采取了这一举措来强调这种潜在危险，因为有越来越多的美国航空公司为飞行员配备了平板电脑设备来帮助他们完成工作。

报道指出，美国各航空公司有5年时间来更换波音777和737机型上的显示器，每一台显示器将花费数千美元。每架飞机有多台显示器。根据美国联邦航空管理局收集的最新数据，适用这份最终指令的飞机数量是去年秋天美国联邦航空管理局提议所包含的飞机数量的近10倍。预计国外的运营商和监管机构会接受美国的这些要求。

尽管霍尼韦尔和各个运营商要求减少或延迟最终指令的影响，但美国联邦航空管理局官员表示，基于当局和波音公司进行的独立安全分析，他们得出的结论是这一措施是非常必要的。在极端情况下，某些民航客机驾驶舱中的Wi-Fi设备可能引起驾驶舱显示器闪烁或暂时空白。美国联邦航空管理局在地面测试的结果是一次中断持续大概6分钟。

我不想再进一步评价这些事实，我相信读者自会明白。

中国和世界从未放弃努力。

虽然3月24日马来西亚总理纳吉布宣布MH370失事于南印度洋，但在此后，中国和世界从未放弃过搜寻的努力，尤其是中国。

我认为，除了中国之外，有一些国家的名字我们还是应该记住的，它们是英国和日本。日本在南印度洋搜寻阶段，最高纪录是出动过4架飞机参与连日搜寻，因此日本与美国、澳大利亚、新西兰、印度、中国一样，同样也是南印度洋搜寻MH370的主力。中国应该是一个懂得感恩的民族，中国社会也应鼓励感恩。国家利益的竞争和历史责任是一回事，慷慨的国际援助是另一回事，我们应该清楚其中的差别，因此也应感谢日本投入的搜寻力量以及搜寻努力。

另一个国家是英国，与日本一样，英国也是MH370失联事件中的主力国家。作为历史上与中国最纠缠不清的国家之一英国，它在西方国家当中，为MH370的搜寻做出的实质贡献最大，不但提出了卫星信号的关键证据，也是唯一出动核潜艇参与搜寻的国家。我想特别指出的是，由于安邦咨询和我的分析结论当时与现在都没有被任何国家当局所接受，因此英国作为国家级的努力，在MH370的搜寻过程中尤显珍贵和特殊。

事实上，英国海军的不懈号核潜艇是在4月初就抵达南印度洋海域参与搜寻的，直至4月25日才宣布撤出搜寻马航MH370客机的国际行动，搜寻行动总共连续进行了16天。核潜艇不懈号的参与是非常关键的，因为它可以利用其先进的声呐装备，帮助探测MH370机载黑匣子的信号。在南印度洋搜寻过程中，根据现有资料，只有美国和英国提供了这样的能力和装备。

不懈号这艘核潜艇是英国的特拉法尔加级的主力现役潜艇，从1984年开始服役。在极其恶劣的印度洋环境下，英国核潜艇不懈号在16天中

搜索了7000平方海里的水域。不懈号的艇长格里菲斯最后曾指出，他为船员们的职业精神和热情而感到自豪，因为这次搜寻工作极具挑战性。

当然，与世界其他国家相比，作为直接的利益相关方，中国的努力也是从未有过的，并且以一种中国传统式的特别韧劲，一直维持至今。

2014年10月8日，澳大利亚发布MH370搜寻的中期报告，确认MH370是因燃油耗尽坠入印度洋。

澳大利亚交通安全局发布的报告指出，马航MH370航班因为燃油耗尽在印度洋上方低速盘旋后最终坠落大海。这份报告公布了电脑模拟的飞机坠海前的飞行路线，显示飞机当时以低倾斜度向左盘旋飞行，引擎熄火后，飞机在离海面相对较近的时候直接坠落大海。

澳大利亚交通安全局表示，报告分析确认，该航班坠落的地点距离10月6日调查人员重启的水下搜救区域很近，接下来搜救范围可能还会继续向南部扩大。

ABC以及央视均报道，在中断了四个月之后，马航MH370航班的搜寻工作从10月6日在南印度洋一片6万平方千米的海域重新开始启动搜寻，此前有关各国在澳大利亚附近的南印度洋海域进行了大规模的多国海空联合搜索，但是在经过两个月的行动后，因毫无收获而被迫中断。

值得注意的是，在澳大利亚宣布中期报告并重新启动MH370搜寻之后的2014年11月17日，习近平主席抵达澳大利亚进行国事访问。

我的写作初衷。

信息以及信息分析工作通常是一项难于理解的工作，通常要么被戏剧化为“福尔摩斯”，要么被置于某种技术的领域，这些都是不真实的。但如何进行解释呢？这次的MH370失联及搜寻过程，向社会提供了一个宝贵的观察窗口，使我们得以一边观察事件的全部进程和内幕，一边来

理解信息和信息分析的价值，体会信息原理。

需要特别指出的是，我并不认为，我的信息分析结论就一定是正确的，这肯定还需要进一步的检验，尤其是要等待MH370重见天日的那一天。信息原理就是这样，所谓事实与真相并非是绝对意义上的事实与真相，而是一种逼近于真实的事实与真相。我们现在所能提供的事实与真相，只是现在这个阶段，基于信息的了解，基于证据的了解，所能提供的最接近真实的事实与真相。所以，这些完全都不是绝对的，只是现在概率最大的事实与真相。

还有一点值得注意的是，导致MH370发生故障的具体原因是不确定的。故障的现象和结果是可以推导的，但故障的肇因是技术分析的范畴，以往的失事调查已经表明，这种故障的肇因往往会是某一条电子线路、某一接触点、某一设备的可靠性，甚至是某些看似微不足道的因素，这一切均需对包括飞机黑匣子在内的更多技术装备做过专门分析之后，才能最终确定。

我真诚期待MH370重见天日的那一天，哪怕它的出现将会否定我的结论。

我理解这样的结论对乘客家属的影响。很遗憾的是，科学就是这样，它是客观的，不带感情色彩的。这并不是说我是那种不具同情心的人，如果我是那样的人，根本就不会付出如此大的精力去做现在的事情。我完全可以像现在的万千普通人一样，过去的事情就过去了。

我之所以这样，正是因为对生命的彻底尊重。

最后我要说的是，这是一本按照时间顺序来写作的非虚构作品，所以一定要按照时间轴的顺序来完整阅读和理解。

感谢。

作为一本非虚构作品，我不可避免地使用了大量记者的现场报道和手记，以完整表述当时的现场情况。我在书中，已经尽量提及了媒体和记者的名字，但不可避免的是，还有部分媒体和记者的名字没有被提及，但他们的努力和贡献在MH370失联及搜寻过程中是不可磨灭的，我要向他们的工作致以敬意。

我要感谢安邦咨询研究团队中的蒋工颖博士以及我的主要助手王婷婷，她们进行了本书的资料收集和处理，没有她们的协助，我写作此书的难度将会大增，因此也要特别加以感谢。

安邦咨询作为一家智库，它的工作模式始终建立在研究团队的基础之上，这是一个完美的整体，而不仅仅是某个人或某个专家。在整个MH370失联及搜寻过程中，这个团队中的许多成员与我共同努力，度过了许多个不眠之夜，这些人包括贺军、胡凤林、王怡以及其他分布于中国和马来西亚的研究团队成员，我要向他们致以敬意和感谢。

最后我要感谢我的家人，信息分析人员的生活是枯燥而艰辛的，在很多人而言，这是一种生理和心理的双重折磨，所以没有家人的支持和理解，一切都是不现实的。